TOURING

ORGAN POLSKIEGO TOURING KLUBU



1937
CZERWIEC

6

Cena 50 gr.

CHEVROLET



W X Międzynarodowym Raidzie A.P. seryjne wozy Chevrolet „Master Sedan", montowane przez Zakłady Lilpop, Rau i Loewenstein S.A. w Warszawie wykazały swe idealne przystosowanie do polskich warunków drogowych.

Na trudnej trasie 2700 km, w kat. dużych wozów

C H E V R O L E T

„Master Sedan"

ZAJĄŁ I i III MIEJSCE

Cena zł. 7.600.—

SPRZEDAWCY REJONOWI: Warszawa, Łódź, Poznań, Lwów, Katowice, Kraków, Wilno, Lublin, Bydgoszcz, Kielce, Sosnowiec, Gdynia, Włocławek, Gdańsk, Równe, Białystok, Stanisławów, Rzeszów, Ostrów, Grodno, Brześć n/Bugiem.

TOURING
MIESIĘCZNIK
Organ Polskiego
Touring Klubu

Warszawa Czerwiec 1937 Rok 2 (XIII) Nr. 6

PIĘKNO RUMUNII

Najbardziej interesującymi krajami dla współczesnego turysty w Europie są dwa sąsiadujące a dziś sojusznicze państwa: Polska i Rumunia. Szczególniej dla Polaków jako najbliższych sąsiadów jest Rumunia terenem łatwo osiągalnym a jak dotychczas niedostatecznie znanym. Łączą nas najlepsze stosunki sąsiedzkie i dogodności komunikacyjne — zaciekawia swoisty egzotyzm tego kraju. Ziemie to stare wywodzące swe krewieństwo z dawnym imperium rzymskim, ongiś za czasów Augusta (około roku 46) błysnęły tu po raz pierwszy orły rzymskie, potem cesarz Domicjan utrwalił podbój a Trajan zdecydował, że należałoby kraj zawojować ze względu na świetną naturalną granicę, jaką tworzą Karpaty i takim sposobem obwarować granice rzymskiego imperium od Germanów.

Czasy historycznie bardzo odległe przypominają się nam dziś już tylko jako wspomnienia ruin, łuków, dróg czy innych zabytków, wreszcie co najciekawsze zostały wieczyście utrwalone w mowie rumuńskiej, która chociaż dziś przypomina bardziej język francuski wyrosła organicznie z podstawy języka łacińskiego.

Pod względem geograficzno - krajoznawczym przedstawia się nam Rumunia niezmiernie interesująco; olbrzymi łuk Karpat majestatem swoim zachęca i kusi nie tylko harcerzy, ale wszystkich, którym miłe są trudy alpinistów, wspaniała zaś błękitna wstęga Dunaju roztacza swe wody w czarownej zieleni dolin, prowadząc nas aż do słynnych limanów, istnego labiryntu kanałów obejmujących olbrzymi naturalny park a raczej, mówiąc dokładniej, niezastąpiony naturalny rezerwat wszelkiego rodzaju ptactwa, prawdziwy raj dla myśliwych.



Zdjęcie z pobytu P. Prezydenta w Bukareszcie.

Po lewej ręce Król Karol z synem, po prawej P. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej

Opuszczając malownicze Zaleszczyki jeśli weźmiemy pod uwagę dobry szlak samochodowy lub Warszawę (przez Lwów — Śniatyn) wjedziemy do stolicy pięknej, historycznie słynnej Bukowiny — Cernauti, gdzie nas odrazu uderza pokrewieństwo typów, strojów i krajobrazu z Polską. Im dalej na południe, bliżej Suczawy i Jass zatracać się będzie podobieństwo a wystąpią swoiste cechy mołdawsko rumuńskie przedziwnie zmieszane z wpływami folkloru wschodnio-rosyjskiego, ormiańskiego, tureckiego serbskiego a nawet bułgarskiego. Potwierdzenia słów tych należałoby szukać w gęsto rozrzuconych monasterach, cerkwiach czy nawet osadach. Radzę koniecznie zatrzymać się w Campolungu, słynnego z pięknych strojów ludowych jak również i w Curtea de Arges, obie miejsco-

wości bogate w wspomnienia historyczne i znane jako tereny zaciekłych walk z czasów ostatniej wielkiej wojny.

Zbliżamy się do żyznej winogronami, mlekiem i miodem płynącej Transylwanii, zamkniętej łańcuchem skalisto - majestatycznego Fagaraszu, skąd tylko jeden krok w doliny niebieskich wstęg rzecznych, wypływających z Karpat. Piękność tej części kraju śmiało i zwycięsko rywalizuje ze słynnymi miejscowościami Karyntii czy Austrii a już niewątpliwie słynny przełom Dunaju tak zw. Żelazna Brama nawet najwybredniejszemu poszukiwaczowi piękności da wrażenie czegoś niezapomnianego. Szeroki Dunaj zwęża swe koryto ujęty w dwie klamry stalowo-zielonych gór, wzdłuż zaś wykuta jest droga tak malownicza, że wszelkie słowa zachwytu brzmią banalnie i blado, uroku dodają jeszcze fantastycznie spiętrzone i pofałdowane kształty górskie.



Pałac samochodowy „Cyclop" w Bukareszcie

Zupełnie innych wrażeń dozna turysta wjeżdżając do Bukaresztu, stolicy pięknej Rumunii. Jest to miasto w którym łatwo odnaleźć dziwną mieszaninę cywilizacji zachodnio - europejskiej i pewnego rodzaju egzotyzm południowo-wschodni. Miasto o pięknie rozbudowanych ulicach tętni życiem ogromnie wzmożonym, huczy rozgwarem pięknych kawiarń i swoistego uroku nawoływaniem ulicznych handlarzy, częstujących owocami południowymi, sorbetami, chlebem świętojańskim i innymi smakołykami, których ojczyzną jest Wschód. Krzyżują się tu rasy, typy, stroje i mowa. Bogato wyszywane narodowe stroje rumuńskie na śnieżno-białym tle płótna przewijają się obok nierzadko spotykanych strojów cygańskich lub tureckich bawiąc oczy turysty, ucho zaś pieści melodyjność słowa mówionego czy śpiewanego. To wszystko trzeba widzieć na tle eleganckich strojów europejskich i z cichym szelestem sunących samochodów lub powozów, by zdać sobie sprawę z oryginalności i charakteru samego miasta. Nie mówimy już nawet o wspaniałej rezydencji królewskiej i o szeregu ogromnych budowli wzdłuż pięknej Calea Victorini, które koniecznie obaczyć należy, chociaż Bukareszt żyje właściwie na ulicy i w tym względzie jest to miasto charakterem przypominające Paryż.

Turystę prowadzą dobre bite drogi lub asfaltowe szosy począwszy od granicy polskiej aż do serca kraju, t. j. stolicy, skąd niewątpliwie należy zrobić wycieczkę do Sinai, aby poznać jak mieszka i żyje elita narodu. Drogą na zachód dostaniemy się do Constanzy i Carmen Sylvii nad morze gdzie tłumne roje zalegają piaszczystą ogromną plażę.

Zawarta w ostatnich dniach konwencja turystyczna między Polską a Rumunią ułatwia wszelkie formalności paszportowo - walutowe i jest decydującym czynnikiem przechylającym szalę wyboru turysty niewątpliwie na rzecz Rumunii.

H. P.

Dobre czasy...

Tak się już utarło, że gdy kto wspomina o dawniejszych czasach, to kwalifikuje je zawsze jako dobre i wspomina z łezką rozrzewnienia.

Zdaje się jednak, że zwyczaj ten zaniknie, jeżeli nie bezpowrotnie, to przynajmniej na dłuższy okres czasu. Bo czyż naprawdę znalazłby się ktoś, komu byłoby tęskno do sytuacji, w jakiej znajdowaliśmy się w ciągu ostatnich kilku lat, gdy panował wszechwładnie światowy kryzys ekonomiczny, wysysający z ludzkości wszelkie soki żywotne? Przeciwnie, każdy z nas wita z radością rozpoczęcie się nowej ery, w której będziemy mogli oddać się intensywnej pracy dla dobra własnego i pospolitego i piąć się coraz wyżej i wyżej po drabinie życia.

Może więc kiedyś, w dalekiej przyszłości, gdy wspominać będziemy dobę dzisiejszą wyrazimy się o niej, że były to dobre czasy. Może... Ale naprawdę będą one dla nas dobrymi wówczas tylko, jeżeli potrafimy wyzyskać poprawę koniunktury, jeżeli otrząśniemy się z kryzysowych naleciałości i zabierzemy się energicznie do produkcyjnej pracy. Nie lekceważmy trudności, ale też nie zrażajmy się nimi i szukajmy dróg, które by nam ułatwiły nasze zadanie.

Jedną z takich dróg jest niewątpliwie gra na Loterii Klasowej, która daje możność zdobycia środków pieniężnych, tak niezbędnych, dla wszelkich poczynań na większą skalę. Należy tylko zaopatrzeć się w los do pierwszej klasy trzydziestej dziewiątej Loterii, a już we wtorek obudzić się można kapitalistą.



Nagroda przechodnia w konkursie P. T. K. na ilość przejechanych kilometrów, zdobyta na własność przez P. Donata Chroll-Frolewicza, przez uzyskanie w r. 1936, po raz trzeci miejsca w powyższym konkursie.

§ 1.

Nazwa i data Zjazdu

Sekcja Samochodowa Zarządu Głównego Polskiego Touring Klubu organizuje z okazji Tygodnia Morza w dniu 10 — 11 lipca 1937 r. Zjazd Gwiaździsty do Gdyni.

§ 2.

Zawodnicy, pojazdy, kierowcy

Zawodnikami mogą być członkowie Polskiego Touring Klubu, członkowie Automobilklubu Polski oraz członkowie klubów afiliowanych przy A. P. Zawodnicy, nie należący do żadnej z tych organizacyj, muszą być wprowadzeni przez 2-ch członków jednego z tych klubów.

W imprezie mogą brać udział wszelkiego rodzaju samochody turystyczne odpowiadające warunkom dopuszczenia do ruchu na drogach publicznych w Polsce.

REGULAMIN

Gwiaździstego

Pojazd zawodnika może być również prowadzony przez osoby towarzyszące zawodnikowi. Kierowca i pojazd muszą posiadać wszelkie dokumenty wymagane przez władze policyjne.

§ 3.

Zgłoszenia, wpisowe i terminy zgłoszeń

Zgłoszenia uczestnictwa dokonać można ustnie lub piśmiennie z podaniem dokładnej ilości osób. Zgłoszenie należy kierować do Sekretariatu Zarządu Głównego P. T. K. Warszawa, Kredytowa 5, do dnia 8 lipca 1937 r. godz. 15-a.

Wpisowe łącznie z parkingiem na mecie oraz należnością za plakietę wynosi:
dla członków P. T. K. zł. 12.— od samochodu,
„ „ innych Klubów zł. 15.— „

Wpisowe może być wpłacone czekiem P. K. O. na konto Polskiego Touring Klubu Nr. 12563 lub wpłacone w sekretariacie P. T. K. w godzinach urzędowych.

Zgłoszenie bez równoległej opłaty wpisowego powoduje nieprzyjęcie zgłoszenia.

Wpisowe zwraca się tylko w wypadkach nieprzyjęcia zgłoszenia lub gdy organizatorzy zaniechają przeprowadzenia imprezy.

W wypadkach wyjątkowych sekretariat PTK może przyjąć dodatkowe zgłoszenie udziału do dnia 10 lipca 1937 r., jednakże za dodatkową dopłatą zł. 5.— od samochodu.

§ 4.

Karty Drogowe

Kierownictwo Zjazdu wyznaczy każdemu uczestnikowi numer startowy oraz kartę drogową zawierającą prócz danych rejestracyjnych przedziałki dla poświadczenia startu i meldunków o przejeździe. Karta i numer będą do odebrania w Sekretariacie Zarządu Głównego, względnie w Delegaturach od chwili wpłacenia wpisowego.

Polski Touring Klub przesyłać specjalnie kart i numerów nie będzie.

§ 5.

Szlaki raidu

Każdy z zawodników obrawszy sobie dowolną marszrutę, nie mniej jednak niż 150 kilometrów, musi dojechać do mety w Gdyni. Jako miejsce startu wolno obrać każdą miejscowość na terenie Rzeczypospolitej, w której znajduje się jedna z władz (urzędów), podanych w § 6, upoważniona do poświadczenia startu.

Podstawą do ustalenia odległości przebytej w Zjeździe oraz klasyfikacji, jest mapa P. T.

ZJAZDU
do Gdyni

Klubu na rok 1937/38 i wykazany na niej kilometraż. Za odległość przebytą uważa się odległości od startu do mety, obliczoną najkrótszą drogą po szosie (drodze bitej) z uwzględnieniem udokumentowanych w karcie drogowej punktów przejazdowych.

Przejazdy powtórne tą samą drogą nie są zakazane, lecz trasa przebyta ponownie nie wchodzi do klasyfikacji. Objazdów z powodu stałego lub czasowego zamknięcia dróg publicznych, chociażby nawet niewątpliwych, nie bierze się pod uwagę.

§ 6.

Poświadczenie startu i meldunki o przyjeździe

Poświadczeń startu mogą udzielać na terenie całej Rzeczypospolitej:
1. władze klubowe P. T. Klubów i Automobilklubów,
2. władze administracji ogólnej (Starostwa),
3. komendy, komisariaty i posterunki policji państwowej,
4. urzędy i agencje pocztowe,
5. urzędy skarbowe i celne,
6. władze samorządowe (zarządy miejskie, gminne i sołectwa).

Te same władze uprawnione są do udzielania meldunków o przejeździe. Pobieranie tych meldunków konieczne jest tylko o tyle, o ile wskazać mają punkty przejazdowe, a zatem długość przebytej trasy. Udzielanie meldunku polega, po za wypełnieniem odpowiednich rubryk w karcie drogowej, na odciśnięciu w ostatniej rubryce karty pieczęci władzy (urzędu) udzielającej meldunku i złożenia podpisu przez urzędnika lub funkcjonariusza tej władzy.

§ 7.

Start i Meta

Start Zawodników może nastąpić w dowolnym czasie w dniach 10 i 11 lipca, jednakże nie wcześniej niż w dniu 10 lipca o godzinie 12 w południe.

Meta otwarta będzie w Gdyni w dniu 11 lipca na ulicy Marszałka J. Piłsudskiego, przy gmachu Komisariatu Rządu od godz. 10—12 bez punktów karnych i od godz. 12 — 13 z odliczeniem punktów karnych. Czasem obowiązującym jest czas podawany przez Polskie Radio. Za moment przybycia na metę uważa się moment przejechania linii mety.

§ 8.

Półmetek w Starogardzie

W dniu 10 lipca od godziny 18 min. 30 do godz. 20 min. 30 otwarta będzie meta (półmetek) w Starogardzie (na rynku).

Wszyscy uczestnicy Zjazdu, którzy przybędą na tę metę będą obowiązani zatrzymać się w Starogardzie do dnia 11 lipca godz. 8 rano. Dnia 11 lipca od godz. 6 do 8-ej rano odbędzie się konkurs strzelania z broni małokalibrowej o specjalną nagrodę.

O nagrodę strzelecką ubiegać się mogą także osoby towarzyszące zawodnikowi. Koszt konkursu wyniesie zł. 2 od osoby. Zgłoszenia do konkursu będą przyjmowane przy zapisach oraz na mecie w Starogardzie. Start do Gdyni nastąpi w kolejności przybycia na metę w odstępach 1-minutowych począwszy od godz. 8-ej dnia 11 lipca.

Start odbędzie się na mecie w Starogardzie.

§ 9.

Gdynia

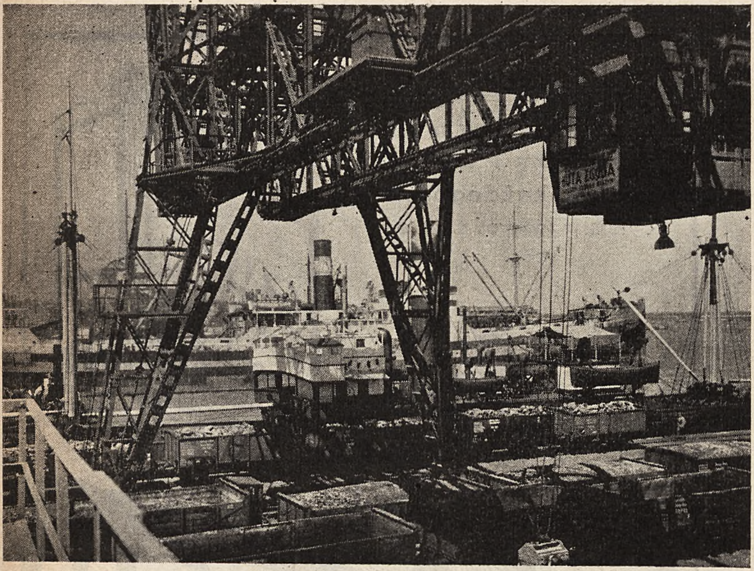
Każdy uczestnik Zjazdu jest obowiązany do wzięcia udziału w defiladzie, która odbędzie się dnia 11 lipca.

Szczegóły zostaną podane zawodnikom na mecie w Gdyni. Po defiladzie nastąpi rozwiązanie Zjazdu.

§ 10.

Średnia szybkość

Średnia szybkość obliczona będzie na podstawie ogólnej ilości przejechanych i uznanych



Port w Gdyni

w myśl § 5 kilometrów, podzielonej przez czas od chwili startu do chwlli przybycia na metę po odliczeniu prawidłowo zapisanego czasu pobytu w Starogardzie.

§ 11.

Napisy

Od chwili startu do chwili zakończenia Zjazdu oraz w czasie defilady samochód każdego zawodnika winien być zaopatrzony w dwa napisy: „Zjazd Gwiaździsty do Gdyni". Jeden z napisów winien być umieszczony na przodzie, drugi na tyle samochodu. Napisy otrzymają zawodnicy bezpłatnie wraz z kartą drogową.

Na przedzie każdego samochodu musi być umieszczony proporczyk Klubu w którego barwach zawodnik startuje.

Umieszczenie proporczyka nie obowiązuje zawodników, których samochody posiadają metalowe odznaki klubowe.

)gólny
vidok Gdyni



§ 12.

Pasażerowie

Zawodnik obowiązany jest podać w zgłoszeniu ilość pasażerów obowiązanych do odbycia z nim całej podróży. Nazwiska i imiona pasażerów winny być przed startem wpisane do karty drogowej a władze (urzędy) przy sposobności udzielania poświadczeń startu i meldunków o przejeździe — mogą sprawdzić skład załogi i tożsamość osób. Uprawnienia te przysługują również przedstawicielom Jury na mecie. Ilość pasażerów nie może być większa od ilości miejsc w samochodzie. O ile w trakcie raidu władze, powołane do udzielania meldunków, stwierdzą inny skład załogi, przyjmuje się za podstawę do klasyfikacji tylko jedną osobę (zawodnika).

§ 13.

Klasyfikacja

Klasyfikacja zawodników którzy przybędą do mety, dokonana zostanie na podstawie absolutnej ilości punktów liczonych według następujących danych:

1) Współczynnik odległości: — za każdy przebyty i uznany kilometr jazdy (§ 5) 0.08 p.

2) Współczynnik szybkości: za każdy kilometr średniej przeciętnej szybkości na godzinę, obliczonej w myśl zasad podanych w § 9. — 4 punkty. W wypadku, osiągnięcia przeciętnej szybkości wyższej niż 45 klm. na godzinę, przyjmuje się do obliczenia tylko szybkość 45 klm. na godzinę, a więc maksymalnie 180 punktów.

3) Współczynnik obciążenia: — z tytułu obciążenia samochodu dolicza się:

a) 9 pkt. na osobę dla samochodu o pojemn. cyl. do 1.000 cm.³
b) 8 „ „ „ „ „ „ 2.000 cm.³
c) 7 „ „ „ „ powyżej 2.000 cm.³

Przy obliczaniu współczynnika obciążenia dla samochodów uwzględnia się najwyżej 4 osoby łącznie z kierowcą, chociażby nawet ilość pasażerów w samochodzie była większa.

4) Za przybycie na metę w Starogardzie w godzinach jej otwarcia przy wypełnieniu warunków podanych w § 8 (pobyt w Starogardzie) — 50 punktów dodatnich.

5) Za udział w defiladzie w Gdyni w dniu 11 lipca 10 p. dodatnich.

6)

Prosimy o zgłaszanie miejsc dla przedstawicieli prasy.

§ 14.

Dokumenty do klasyfikacji

Zawodnik obowiązany jest równocześnie z kartą drogową okazać przedstawicielowi Jury dokument stwierdzający pojemność cylindrów pojazdu w cm³.

Od obowiązku tego zwolnione są samochody o pojemności cylindrów ponad 2000 cm^3. Niezłożenie dokumentu przez pojazd powoduje przyjęcie do obliczania punktacji wskazanej wyżej maksymalnej pojemności cylindrów chociażby nawet faktycznie była niższą.

§ 15.

Eliminacja

Zawodnicy będą wykluczeni z imprezy oraz ewent. poddani sankcjom karnym przewidzianym w ogólnym regulaminie sportowym A. I. A. C. R.

a) za niestosowanie się do obowiązujących przepisów drogowych,

b) za nieprzestrzeganie postanowień i dodatkowych instrukcyj,

c) za umyślne wprowadzenie w błąd Jury (fałszywe dane i t. p.) Poza tym wykluczenie może nastąpić za niewłaściwe zachowanie się, które obrażało by powagę imprezy.

§ 16.

Nagrody i plakiety

1. Polski Touring Klub funduje nagrodę dla zdobywcy pierwszego miejsca w klasyfikacji ogólnej. Dalszy ciąg patrz str. 8



Przypominamy naszym członkom!!!

Ulgowe bilety kolejowe

Wszyscy nasi członkowie, którzy posiadają legitymacje narciarskie mogą korzystać w sezonie letnim z ulgowych biletów kolejowych turystycznych na 1000 i 2500 km. Bilety te są ważne do dnia 15 listopada, należy więc się spieszyć z ich nabyciem przed wakacjami, by jeszcze wykorzystać w całości dozwolony kilometraż.

Dla orientacji naszych członków i czytelników Touringu podajemy poniżej

Cenę biletów na 1000 i 2500 km.

Cena biletów na 1000 km w pociągach osobowych:

w klasie II . . . 45.— Zł.
w klasie III . . . 30.— „

w pociągach pośpiesznych:

w klasie II . . . 56.25 „
w klasie III . . . 37.50 „

Cena biletów na 2500 km w pociągach osobowych:

w klasie II . . . 90.— Zł.
w klasie III . . . 60.— „

w pociągach pośpiesznych:

w klasie II . . . 112.50 Zł.
w klasie III . . . 75.— „

Bilety turystyczne dopuszczają przejazdy ze 108 stacyj kolejowych większych i mniejszych miast do 200 miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych. Ulgi stosowane w tych biletach kolejowych wynoszą przeszło 50%. Gdy bowiem za pierwsze 100 km. n. p. w pociągu osobowym II klasy płacimy 7.50 czyli za kilometr 7,5 grosza, przejazd biletem 2500 km wypada na 3,6 gr za kilometr.

Za tą samą kwotę jaką normalnie musimy wydać na jeden przejazd z miejsca zamieszkania do dalej położonej okolicy wypoczynkowej czy turystycznej, możemy w czasie urlopu czy wakacyj przebyć dwukrotnie całą Polskę z najdalszych granic do najdalej położonych okolic.

Polski Touring Klub przypomina więc o tym swym członkom, posiadającym wydane przez nas legitymacje narciarskie, by nie pominęli tej ważnej okazji.

Zarząd Polskiego Touring Klubu opracował obecnie projekt nowych biletów ulgowych dla naszych członków z ważnością na cały rok a opiewające na 5000 km.

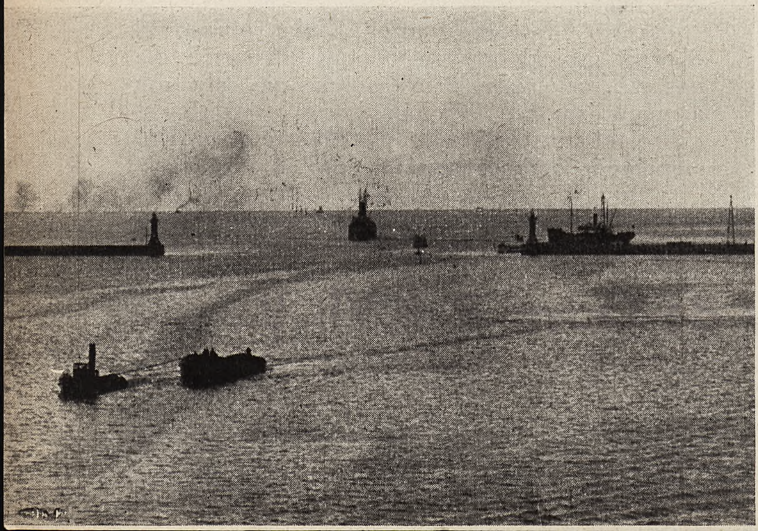
Projekt ten został złożony Ministerstwu Komunikacji do rozpatrzenia i aprobaty.

Nagroda ufundowana przez Ligę Morską i Kolonialną przedstawia wartość 250 zł.

!! Zjazd Gwiaździsty do Gdyni 9-11.VII !!

2. Liga Morska i Kolonialna funduje nagrodę dla członka P.T.K., który uzyska najlepsze miejsce w klasyfikacji ogólnej.
3. Nagroda firmy „Stomil" S. A.: Opona z dętką (wymiar stosowny do wozu zdobywcy) dla uczestnika który jedzie na oponach Stomil wzgl. wykaże się kwitem stwierdzającym nabycie opony Stomil w ciągu 6 miesięcy poprzedzających Zjazd i osiągnie najlepszą klasyfikację ogólną.
4. Nagroda firmy „BE-TE-HA": kryształ — dla uczestnika, który używa świec firmy Bosch i osiągnie najlepszą klasyfikację ogólną.
5. Druga nagroda firmy „Stomil" S.A.: Opona z dętką dla uczestnika, który przejedzie w Zjeździe największą ilość kilometrów, przy zachowaniu warunków podanych w p. 3 § 16.

Vjazd do portu Gdyni



6. Nagroda Prezydenta m. Grudziądza (sygnał na rurę ssącą) dla zawodnika, który przejedzie przez m. Grudziądz (przejazd udokumentowany meldunkiem w karcie drogowej) i uzyska w Zjeździe najlepszą klasyfikację. O tę nagrodę nie może ubiegać się zawodnik, który zdobędzie jedną z nagród wymienionych w § 16 p. 1 do 5.

Przewidziane jest poza tym ufundowanie specjalnych nagród w postaci czeków benzynowych wzgl. części samochodowych na podstawie odrębnych statutów, które będą ogłoszone w czerwcowym numerze „Touring'u".

Niezależnie od nagród wszyscy zawodnicy, biorący udział w Zjeździe otrzymają (bez dopłaty) pamiątkową plakietę.

UWAGA: Imprezy niniejsze są klasyfikowane:

W Konkursie P. T. K. na zdobycie największej ilości punktów w imprezach samochodowych, urządzanych przez Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu oraz wszystkie jego Delegatury, według klasyfikacji podanej w § 5 i 6 osobnego regulaminu podanego w miesięczniku „Touring" na styczeń 1937 r.

§ 17.

Kierownictwo Zjazdu

Z ramienia Polskiego Touring Klubu kieruje Zjazdem Komandor i dwaj Wice-Komandorzy wyznaczeni przez Prezesa Zarządu Głównego Polskiego Touring Klubu na wniosek Komisji Sportowej Sekcji Samochodowej P. T. K.

Jury składa się z:

1) Prezesa Zarządu Głównego P. T. K., lub wyznaczonego przez niego Zastępcy,

2) Komandora Zjazdu jako Wiceprzewodniczącego,

3) Wicekomandorów Zjazdu,

4) i 5) Delegatów miejscowych P. T. K.

§ 18.

Protesty, sprzeciwy i zażalenia

Protesty, sprzeciwy i zażalenia odnoszące się do zdarzenia, które by miało miejsce podczas odbywania imprezy, należy wnieść pisemnie tego samego dnia w ciągu jednej godziny po przyjeździe do mety na ręce przedstawiciela Jury obecnego na mecie. Na ręce Jury należy również wnosić w tym samym terminie zażalenia na decyzję komandora, a to zgodnie z postanowieniami ogólnego Regulaminu sportowego A. I. A. C. R.

Ogłoszenie wyników Zjazdu zawierające decyzję Jury w sprawie osiągniętej kolejności nastąpi w dniu 29 czerwca 1937 r. o godz. 19-tej w lokalu (miejsce podane będzie na mecie) przez wyłożenie listy. Tam też znajdować się będzie ogłoszenie o miejscu i czasie rozdania nagród.

Każdy z zawodników ma prawo przejrzenia, w ciągu godziny od chwili ogłoszenia wyników, obliczenia punktacji i kart drogowych zawodników wyżej od niego zakwalifikowanych, za opłatą w kwocie 5.— zł., która zwrotowi nie podlega.

Zażalenia odnoszące się do klasyfikacji należy wnosić pisemnie do Jury w przeciągu godziny od chwili ogłoszenia wyników. Do każdego protestu, sprzeciwu lub zażalenia należy do-

łączyć wadium w wysokości zł. 25.—, które zostanie zwrócone, o ile protest lub zażalenie uznane zostanie za słuszne. Protesty i zażalenia oraz sprzeciwy niezaopatrzone w przepisane wadium nie będą rozpatrywane.

Do rozpatrzenia wniesionych protestów, sprzeciwów i zażaleń powołane jest Jury w nie zmienionym składzie osobowym, które decyduje ostatecznie z podaniem krótkich motywów swej decyzji.

§ 19.

Obowiązki zawodników i pasażerów

Zawodnicy winni ściśle stosować się do obowiązujących w Polsce przepisów ruchu kołowego i odpowiadają osobiście za ich przekroczenie. Samochody kierownictwa zawodów należy przepuszczać i umożliwiać im mijanie. Przez swój zapis zawodnicy stwierdzają zupełne podporządkowanie się przepisom niniejszego regulaminu, rozporządzeniom kierownictwa zawodów oraz wszelkim instrukcjom dodatkowym. Uczestnicy biorą na siebie całkowitą odpowiedzialność za szkody i wypadki tak w stosunku do kierowców, pasażerów, osób trzecich jak i cudzej własności.

Polski Touring Klub nie bierze na siebie żadnej odpowiedzialności tak cywilnej jak i karnej za wypadki spowodowane przez zawodników w czasie trwania zawodów.

§ 20.

Postanowienia końcowe

Zarząd Polskiego Touring Klubu zastrzega sobie prawo uzupełnienia niniejszego regulaminu, wydania przepisów wykonawczych, komentowania regulaminu i udzielania obowiązujących wyjaśnień.

W dniu Zjazdu uprawnienia powyższe przechodzą na Jury.

Czytelnicy i Czytelniczki Touringu !!!



Redakcja prosi o nadsyłanie ciekawych zdjęć z wycieczek i raidów z krótkimi notatkami lub opisami.

Nagroda ufundowana przez Ligę Morską i Kolonialną dla najlepszego zawodnika na Zjazd Gwiaździsty do Gdyni, przedstawia wartość 250 zł. Patrz Regulamin Zjazdu Gwiaździstego zamieszczony na str. 4-8.

O bezpieczeństwo

Rosnąca stale i nieproporcjonalnie do nasilenia ruchu ilość wypadków na szosie, spowodowała Polski Touring Klub, a raczej jego Delegaturę Okręgową w Poznaniu do podjęcia walki o bezpieczeństwo ruchu na drogach Okręgu Poznańskiego.

Wynikiem tej akcji było przeprowadzenie w jesieni ubiegłego roku t. zw. patrolowania szos, podjętego przez Polski Touring Klub w porozumieniu z władzami policyjnymi, które inicjatywie Klubu poszły jak najdalej na rękę.

Akcja ta polegała na tym, że członkowie Klubu dostarczyli bezinteresownie swych samochodów i materiałów pędnych, prowadząc w dodatku przeważnie swe wozy osobiście. Komenda Policji zaś dała posterunkowych, specjalnie instruowanych i przez cały miesiąc kursowały po drogach Powiatu Poznańskiego takie patrole samochodowe, złożone z kierowcy i posterunkowego.

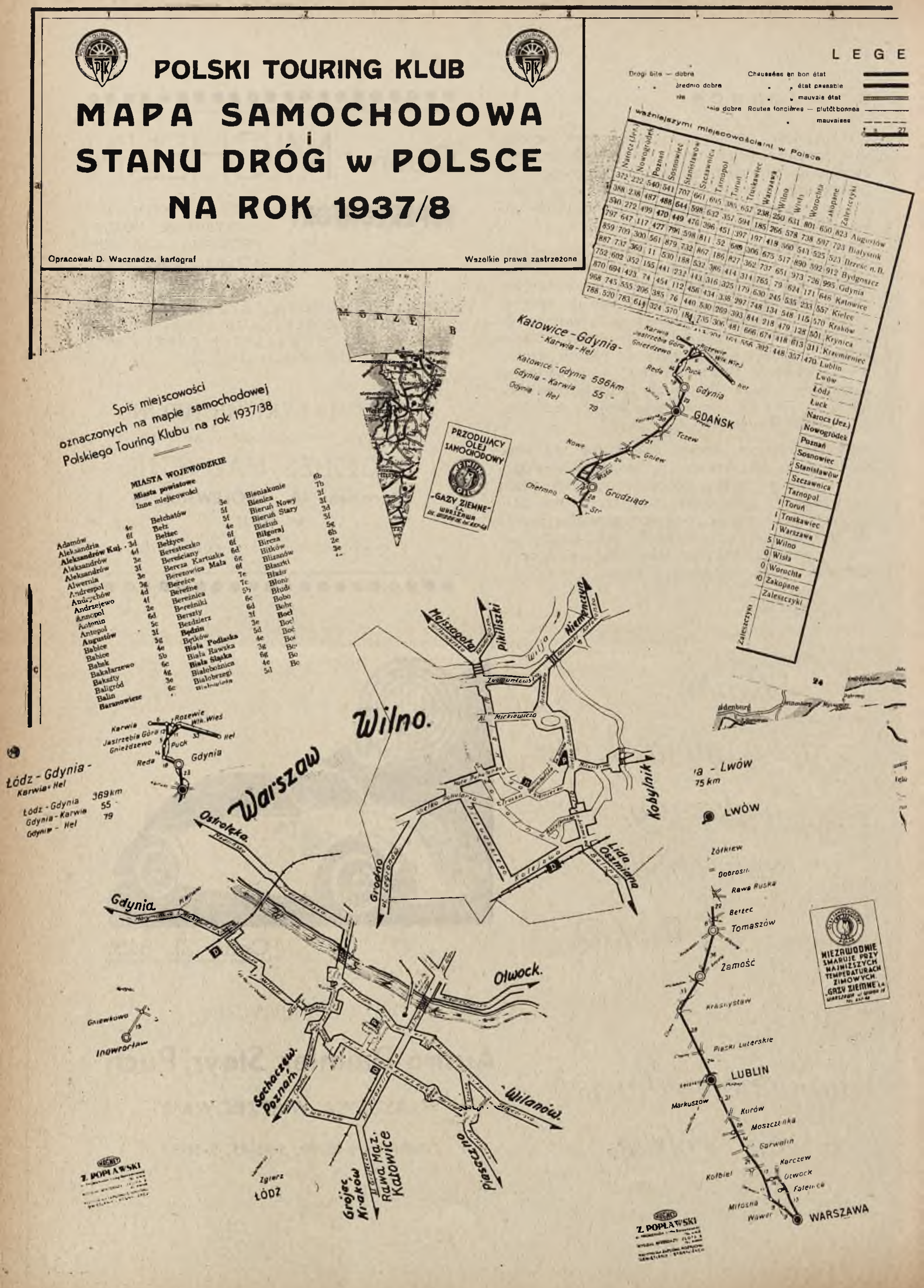
Patrole te sporządziły około setki doniesień karnych, ściągnęły około 100 doraźnych kar za naruszenie przepisów drogowych i udzieliły poważnej ilości pouczeń na szosach. W końcu samo pojawienie się na szosie samochodu z czerwonym proporczykiem Polskiego Touring Klubu powodowało natychmiastowe przywrócenie porządku.

na szosach

Duża ilość spostrzeżonych naruszeń przepisów, prowadzących przy zbiegu okoliczności zwykle do śmiertelnych katastrof, spowodowała Delegaturę Poznańską Polskiego Touring Klubu do rozszerzenia akcji patrolowej na teren całego Województwa w roku bieżącym.

Akcja ta znalazła i teraz pełne zrozumienie i poparcie u czynników decydujących, a mianowicie Pan Wojewoda Poznański upoważnił posterunkowych Okręgu Poznańskiego do sporządzenia protokółów i doniesień na terenie całego Województwa i przydzielił stosowną ilość funkcjonariuszów i w tym roku do patroli drogowych Polskiego Touring Klubu. O powyższym zarządzeniu Pana Wojewody zostali powiadomieni wszyscy PP. Starostowie Woj. Poznańskiego i Polski Touring Klub.

W najbliższym czasie rozpocznie się więc dalsza akcja patrolowania na terenie Województwa i jeśli się zważy, jak mało dyscyplinowani są woźnicy i rowerzyści na naszych szosach, których zachowanie prowadzi niemal z reguły do ciężkich wypadków, akcję taką należy powitać z pełnym uznaniem, jako dalszy krok przygotowawczy do motoryzacji kraju.


POLSKI TOURING KLUB
MAPA SAMOCHODOWA
i
STANU DRÓG w POLSCE
NA ROK 1937/8
Opracował: D. Wacznadze, kartograf
Wszelkie prawa zastrzeżone
LEGE
Drogi bite — dobre
średnio dobre
nie
nie dobre
Chaussées en bon état
état passable
mauvais état
Routes foncières — plutôt bonnes
mauvaises
ważniejszymi miejscowościami w Polsce
Narocz (Jez.)
Nowogródek
Poznań
Sosnowiec
Stanisławów
Szczawnica
Tarnopol
Toruń
Truskawiec
Warszawa
Wilno
Wisła
Worochta
Zakopane
Zaleszczyki
372 222 540 541 707 661 695 385 657 238 250 631 801 650 823 Augustów
388 238 487 488 644 598 632 357 594 185 266 578 738 597 723 Białystok
590 272 499 470 449 476 396 451 397 197 418 360 541 525 523 Brześć n. B.
797 647 117 477 796 598 811 52 689 306 675 517 890 592 912 Bydgoszcz
859 709 300 561 879 732 867 186 827 362 737 651 973 726 995 Gdynia
887 737 360 11 530 188 532 386 414 314 765 79 624 171 646 Katowice
752 602 352 155 441 232 443 316 325 179 630 245 535 233 557 Kielce
870 694 423 74 454 112 456 434 338 297 748 134 548 115 570 Kraków
968 745 555 206 385 76 440 530 269 393 844 218 479 128 501 Krynica
788 520 783 619 324 570 184 735 306 481 666 674 418 613 311 Krzemieniec
448 357 470 Lublin
Lwów
Łódź
Łuck
Narocz (Jez.)
Nowogródek
Poznań
Sosnowiec
Stanisławów
Szczawnica
Tarnopol
Toruń
Truskawiec
Warszawa
Wilno
Wisła
Worochta
Zakopane
Zaleszczyki
Katowice - Gdynia - Karwia - Hel
Katowice - Gdynia 596 km
Gdynia - Karwia 55
Gdynia - Hel 79
Karwia
Jastrzębia Góra
Gnieżdżewo
Rozewie
Wlk. Wieś
Hel
Reda
Puck
Gdynia
GDAŃSK
Tczew
Gniew
Grudziądz
Chełmno
PRODUKUJĄCY OLEJ SAMOCHODOWY
„GAZY ZIEMNE" S.A.
WARSZAWA
Spis miejscowości oznaczonych na mapie samochodowej Polskiego Touring Klubu na rok 1937/38
MIASTA WOJEWÓDZKIE
Miasta powiatowe
Inne miejscowości
Adamów 4e
Aleksandria 6f
Aleksandrów Kuj. 3d
Aleksandrów 4d
Aleksandrów 3e
Alwernia 3f
Andrespol 3e
Andrychów 3g
Andrzejewo 4d
Annopol 4f
Antonin 2e
Antopol 6d
Augustów 5c
Babice 3f
Babice 3g
Babsk 4e
Bakałarzewo 5b
Bakszty 6c
Baligród 4g
Balin 3e
Baranowicze 6c
Bełchatów 3e
Bełz 5f
Bełżec 5f
Bełżyce 4e
Berestečko 6f
Bereścziany 6f
Bereza Kartuska 6d
Berezowica Mała 6f
Bereżce 6f
Bereżne 7e
Bereźnica 7e
Berežniki 5h
Berszty 6c
Bezdzierz 6d
Będzin 3f
Bęków 3e
Biała Podlaska 5d
Biała Rawska 4e
Biała Śląska 3g
Białobożnica 6g
Białobrzegi 4e
Białowieża 5d
Bieniakonie 6b
Bienica 7b
Bieruń Nowy 3f
Bieruń Stary 3f
Bieżuń 3d
Biłgoraj 5f
Bircza 5g
Bitków 6b
Blizanów 2e
Błaszki 3e
Wilno
Mejszagoła
Pikiliszki
Niemenczyn
Wilja
Zygmuntowska
Al. Mickiewicza
Kobylnik
Lida Oszmiana
Grodno ul. Legionów
Warszawa
Ostrołęka
Gdynia
Otwock
Sochaczew Poznań
Wilanów
Piaseczno
Grójec Kraków
Rawa Maz. Katowice
Łódź - Gdynia - Karwia - Hel
Łódź - Gdynia 369 km
Gdynia - Karwia 55
Gdynia - Hel 79
Gniewkowo
Inowrocław
Zgierz
ŁÓDŹ
Z. POPŁAWSKI
Lwów 75 km
LWÓW
Żółkiew
Dobrosin
Rawa Ruska
Bełżec
Tomaszów
Zamość
Krasnystaw
Piaski Luterskie
LUBLIN
Markuszów
Kurów
Moszczenka
Garwolin
Karczew
Kołbiel
Otwock
Falenica
Miłosna
Wawer
WARSZAWA
NIEZAWODNIE SMARUJE PRZY NAJNIŻSZYCH TEMPERATURACH ZIMOWYCH „GAZY ZIEMNE" S.A. WARSZAWA
Z. POPŁAWSKI



MAPA SAMOCHODOWA POLSKIEGO TOURING KLUBU NA ROK 1937/38

Leży przed nami pokaźne wydawnictwo, obejmujące mapę samochodową Polski oraz 96 stron aneksów. Mapa wydana w dużym formacie arkuszowym o wymiarach 84×96 cm, wykonana w czterech kolorach, niezmiernie starannie. Punktem wyjścia przy kreśleniu szlaków i kwalifikowaniu ich jako bardzo dobre średnie i gorsze, było ustalenie jakości dróg, odróżnienie asfaltów od dróg z nawierzchnią twardą, z zaznaczeniem miejsc znajdujących się w naprawie. Taka klasyfikacja raczej zbyt ostra, zapobiegnie nieporozumieniom. Można bowiem sądzić, że drogi asfaltowane, i z nawierzchnią twardą przynajmniej częściej i gruntowniej naprawiane jako droższe odcinki drogowe, nie ulegną tak łatwo zmianom jak to bywa na drogach drugorzędnych, gdzie nigdy nie jest się pewnym co będzie nawet w ciągu paru miesięcy od chwili wydania mapy.

.Tym razem powinno być raczej rozczarowanie automobilistów na lepsze. Rozumiemy dobrze, że w naszym klimacie drogi nawet średnio dobre, po mokrym lecie po roztopach wiosennych zmieniają tak silnie swój wygląd, że często nadesłane przez władze drogowe informacje ulegają niespodzianie zmianom. Z prawdziwą satysfakcją można stwierdzić, że główne trakty łaczące wielkie miasta są zupełnie dobrze dostosowane do szybkiej jazdy, za wyjątkiem małych odcinków czasami znajdujących się w naprawie — no ale to bywa i zagranicą. Nowością w tegorocznej mapie są oznaczenia stacyj benzynowych znajdujących się przy wszystkich większych i mniejszych traktach.

Osobną mapkę okolic Warszawy i Zagłębia węglowego, wypełniono wolne miejsca na dużym arkuszu.

Wiele uwagi musimy poświęcić dołączonym do mapy aneksom. Na 46 osobnych mapach większych i oczywiście mniejszych miastach mamy nakreślone właściwe przejazdy. Jest to wielkie udogodnienie dla tych automobilistów, którzy nie mogą się normalnie obejść bez pilota, lub muszą zwracać się o informacje jakże często błędne do przechodniów, którzy w najlepszej nieraz wierze wpędzą samochód w uliczki z których potem trudno się wydostać. Niespotykaną dotychczas nowością w polskich wydawnictwach map było bardzo trafne zamieszczenie tabeli odległości większych i średnich miast w Polsce. Bez żmudnego obliczania kilometrażu na podstawie mapy, można ustalić setki a nawet tysiące kombinacyj odległości, w samej bowiem tabeli mamy podane 415 zasadniczych odległości, przez sumowanie tych odległości można otrzymać niemal każdą pożądaną odległość na obranej trasie.

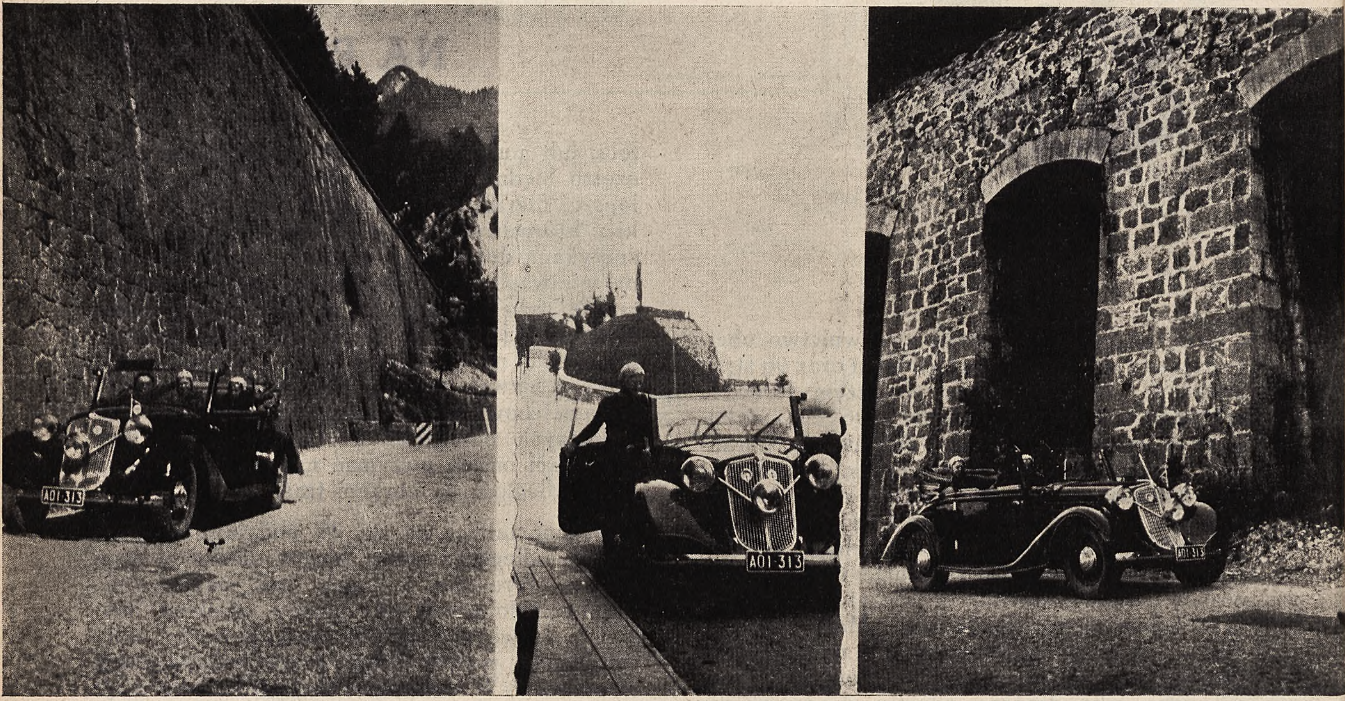
Osobna tablica na str. 39 podaje nam ważniejsze odległości stolic Europy, liczne od Warszawy. Wreszcie 24 map tras najdogodniej obranych do przejazdu między wielkimi miastami, ułatwi szczególnie początkującym automobilistom wybór drogi przed wyruszeniem w podróż. W czasie podróży takie małe mapki znacznie ułatwiają orientację w terenie, bez uciekania się do głównej mapy szczegółowej. Zarówno mapy miast z przejazdami, jak i trasy ważniejszych traktów podane są w kolejności alfabetycznej by spieszący się automobilista nie potrzebował tracić czasu na wyszukanie odpowiedniego aneksu.

Całość zamyka alfabetyczny spis miejscowości całej Polski wykazanych na mapie P. T. K. obejmujący 2268 miast i miasteczek. Ten spis alfabetyczny posiada odnośniki ułatwiające wyszukanie właściwej klatki na siatce mapy w sposób przyjęty w dużych atlasach.

W ten sposób Mapa Polskiego Touring Klubu ulepszana i wzbogacana rokrocznie urosła do rozmiarów wcale pokaźnego atlasu. Kto zna mapy zagraniczne może najlepiej przekonać się o wartości mapy Polski w tym jedynym wydaniu i z dumą stwierdzi, że wiele krajów pod względem wykonania i opracowania przewyższyliśmy. Cena mapy wynosi 4.50, dla członków P. T. K. 3.50. Za nadesłaniem należności wraz z kosztami 50 gr. na przesyłkę, na konto P.K.O., administracja Klubu natychmiast wysyła żądaną ilość egzemplarzy. Księgarnie mogą zwracać się z zamówieniami do Centrali sprzedaży map „Samopomoc Inwalidzka” Sp. z o. o., Warszawa, Sienkiewicza 2.

NA WIELKIM SZLAKU...

Wspomnienia o dobrych ludziach



1. Tatra Ministra F. Świtalskiego na autostradzie włoskiej w drodze do Mediolanu. 2. Nad jeziorem Garda. 3. W drodze do Genui.

Wspomnienia z podróży do gór Atlasu pozostaną dla naszej grupki, która wyruszyła z początkiem kwietnia z Warszawy na długo źródłem wielu wzruszeń. Na wielkim szlaku wiodącym z północy na południowy zachód, nastręcza się tysiące okazyj do miłej lub przykrej przygody. Na szlaku, poznaje się nowych ludzi, spotyka życzliwe lub obojętne serca.

Czyż możemy bowiem wiedzieć co dzieje się w duszy naszego vis a vis, pędzącego jak my z szaloną szybkością, pędzącego dla przygody, własnej radości czy z ważnym zleceniem. Mijając się jak strzały nie wiemy jakby się zachował nasz mimowolny sąsiad gdybyśmy byli w potrzebie — czy przeleciałby obojętnie czy podał pomocną dłoń, poradził, pouczył.

Gdy wyjeżdża się z macierzystego miasta nawet w własnym kraju na dłuższą i dalszą podróż, ma się zawsze małą tremę, nie wie się czy wszystko skończy się dobrze. Tym więcej gdy trzeba przebiegnąć więcej niż bajkowych „siedem rzek i siedem gór", gdy znajduje się przeważnie w obcych krajach, wśród obcych a nawet może nieprzychylnych ludzi, taka trema jest uzasadniona.

To też każda życzliwość, każdy odruch serdeczny wywiera na podróżniku głębokie wrażenie a przygodny znajomy zamienia się na przyjaciela, gdy istotnie użyczy swej rady, pomocy i poświęci nieco czasu, by zająć się podróżnikiem. Na cóż się zdadzą piękne widoki, wspaniałe hotele i liczne wygody, gdy na drodze swej nie spotkamy życzliwych ludzi.

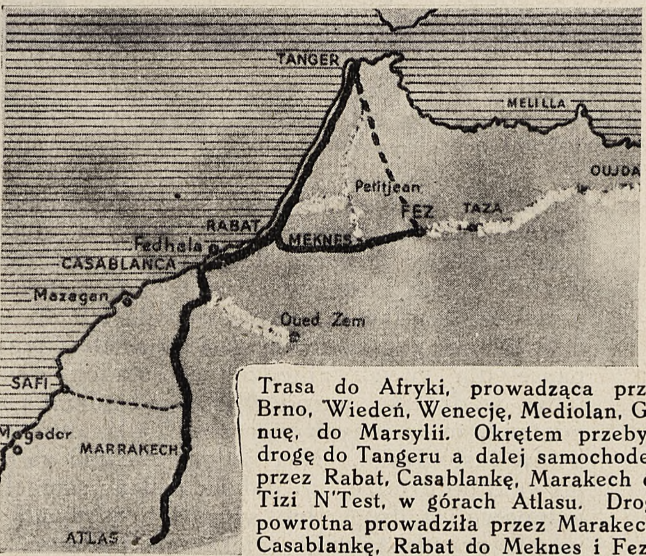
W naszej podróży, staraliśmy się o ile możliwe wystarczyć samym sobie. To też okazana życzliwość, najczęściej nieoczekiwana pomoc były dla nas taką miłą niespodzianką, że musimy ludziom spotkanym na naszym szlaku poświęcić parę słów, wyrazić im w ten sposób swą wdzięczność.

Droga przez Czechy i Austrię, nie budziły w nas specjalnego zachwytu. Warto jedynie wspomnieć wspaniałą autostradę z Wiednia do Semeringu, gdzie piękno przyrody i wygoda podróży tak się kojarzą, że człowiek zapomina o samochodzie, zdaje mu się, że płynie w powietrzu i chłonie wrażenia wzrokowe, jakby

był cieniem przesuwającym się nad pięknymi dolinami i urwiskami.

Dopiero we Włoszech wędrując przez Wenecję, Padwę, Mediolan, Genuę i wzdłuż całej Riviery, odczuliśmy serdeczne zainteresowanie nami. Dziwiło nas to trochę, że na tych, tak często uczęszczanych szlakach, samochód ministra Świtalskiego budził powszechne zainteresowanie. Do pewnego stopnia przyczyniła się rzadka jak na tych drogach marka samochodu (Tatra) w większym jednak stopniu pokaźna ilość odznaczeń i nagród zdobytych na raidach, którymi „Tatra" była ozdobiona. Szczególnie młodzież jak zresztą i inni posiadacze samochodów, na postojach oblegali samochód wypytując się szczegółowo dokąd jedziemy i skąd pochodzimy. Na wszystkich postojach we Włoszech





Trasa do Afryki, prowadząca przez Brno, Wiedeń, Wenecję, Mediolan, Genuę, do Marsylii. Okrętem przebyto drogę do Tangeru a dalej samochodem przez Rabat, Casablankę, Marakech do Tizi N'Test, w górach Atlasu. Droga powrotna prowadziła przez Marakech-Casablankę, Rabat do Meknes i Fezu. Od brzegów Marsylii, wzdłuż doliny Rodanu przez Genewę, Berno, Monachium, Pragę do Warszawy.

odczuwało się wielką życzliwość, ludzie sami zapytywali czy nie potrzebujemy jakich informacyj, czy mają nam pokazać drogę, wyczuwało się, że chcieliby nam wygodzić i to jak wielokrotnie przekonaliśmy się całkiem bezinteresownie.

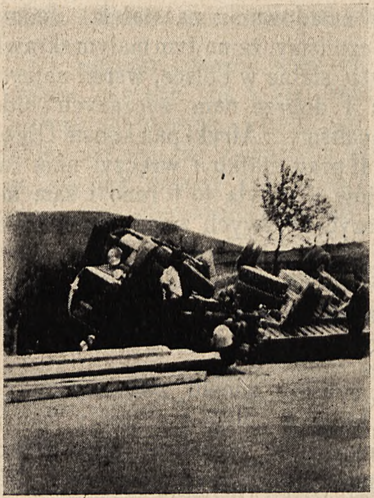
Po kilku dniach podróży stanęliśmy w Marsylii. Tu należało zgłosić się do konsulatu polskiego po informacje i listy. Sądziliśmy, że nasza wizyta skończy się na zwykłym życzliwym załatwieniu naszych spraw. Jakież było nasze zdziwienie, gdy przemiły konsul pan Obrębski i jego małżonka zajęli się nami jak swą najbliższą rodziną. Otrzymaliśmy wszystkie informacje, ułatwiono nam w drogim mieście ulokowanie się w wygodnym i tanim hotelu, przyjęto nas i ugoszczono. Szofer Konsulatu zaopiekował się maszyną i pomógł przy jej załadowaniu na statek. Jednym słowem czuliśmy, że na tym małym skrawku jesteśmy u siebie w Polsce, wśród najżyczliwszych i dobrze nam życzących ludzi. Gdy wracaliśmy z Afryki pan konsul Obrębski czekał przy statku i wręczył nam całą pakę listów — a była to 6 rano i sam musiał spieszyć do swych zajęć codziennych. Zamiast zaraz wyruszyć w drogę, musieliśmy zostać na parę godzin w Marsylii i dopiero po obiedzie u państwa Obrębskich dano nam wyjechać dalej.

W Afryce byliśmy znowu zwyczajnymi cudzoziemcami, których oblegały czeredy malców szukających okazji by wyżebrać parę groszy. Tysiące tych młodych żebraków gotowych usłu-



Widoki z Afryki: 1. pod palmą w Marakech. 2. Minister Świtalski z małą Arabką prowadzącą osiołka w pustyni kamienistej w okolicy ben Abbou. 3. Widok na Fez. 4. Arabowie ciekawie oglądają Tatrę w Set At. 5. Święte miasto Idriss. 6. Kawalkada arabska na małych osiołkach.

żyć na każde skinienie za dobrą zapłatą, przynajmniej cechowała jedna sympatyczna zaleta... nic nie ruszyli, niczego nie ukradli, choć sposobności było bardzo wiele. Starzy Arabowie,



Potężny podwójny wóz ciężarowy, który ześlizgnął się z autostrady w okolicy Genui.

nędzni i zbiedzeni, zawsze cierpliwi, usłużni i pracowici nie sprawili nam nigdy i nigdzie najmniejszego kłopotu. Tysiące ich wędrowało w tym czasie z południa na północ uciekając przed groźną suszą, która zmusiła ich do wędrówki tam, gdzie spodziewali się znaleść lepszą paszę dla swych zbiedzonych stadek owiec. Istna wędrówka narodów, z wielbłądami i namiotami, to w innych warunkach dla automobilistów jest klęską. Nas jednak nic nie zatrzymywało po drodze. Z daleka widząc samochód ustępowali z drogi, lub wprost wędrowali rowami przydrożnymi, ścieżkami polnymi, by nie zatarasować wspaniałej asfaltowej szosy. W oczach ich nie gorzała nienawiść do sytych giaurów, pędzących wygodnymi samochodami, po drogach wygładzonych ich pracowitą dłonią, za mizerną zapłatę. Tak inni ludzie — naprawdę dobrzy ludzie...

Wśród członków kongresu, reprezentantów wszystkich niemal krajów, wyczuwa się nastroje, które mógłbym nazwać miniaturą Ligi Na-



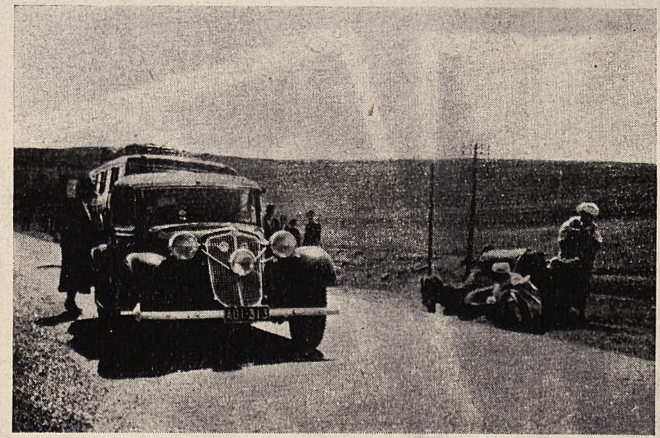
Rodzina państwa Paquelier (1 i 3). 2. Pani Paquelier ze swoim wozem, wydaje przygodnemu Arabowi dyspozycje, jak ma podwindować samochód.

rodów. Sympatie i serdeczności, doskonale imitują nastroje panujące w wielkiej polityce. Belgowie, Holendrzy, Francuzi a szczególnie Luksemburczycy, wyraźnie podkreślają swe sympatie dla nas Polaków. Z Czechami udaje nam się utrzymać miłe stosunki, lecz zdaje się więcej z powodu Tatry niż z powodu pokrewieństwa i wspólnoty słowiańskiej. Dumni są że to, na ich maszynie zrobiliśmy mimo ogromnej przestrzeni dzielącej Warszawę od Marakech pokaźny przeskok z dokładnością zegarka. Zresztą jak wszędzie w międzynarodowej mieszaninie, obowiązują więcej konwenanse niż serdeczność, większą rolę odgrywa „dobrze skrojony frak" pozycja społeczna, niż walory osobiste.

Obecność jedynego samochodu wśród bardzo licznego udziału członków kongresu, była nie tylko okazją do podziwu, wytrzymałości naszej ekipy, ale także powodem, cichej zazdrości. Podziwiano wytrwałość naszego Prezesa, ministra Świtalskiego, który przez cały czas prowadził wóz sam, bez względu na upały za dnia i bezssenne noce, by nadążyć za członkami kongresu, którzy śpiąc wygodnie w wozach sypialnych przerzucali się z jednego miejsca na drugie, po całym Maroku. To też niechęć i zazdrość wskutek pojawienia się naszego samochodu, tam gdzie inni członkowie musieli jeździć obdrapanymi powozami, lub dusznymi autobusami znajdowała swe ujście w drobnych przytykach. Gdyśmy się raz jeden spóźnili o kilkanaście minut na kolację w Rabacie, nie oszczędzono nam zjadliwego przytyku w powiedzonku „że Polacy zawsze się spóźniają". To zawsze zapewne kryło w sobie podświadomą myśl, że jeszcze nie mamy takich dróg, jak inne narody, że jeszcze nie jesteśmy tak bogaci, jak inni, że jesteśmy dopiero na dorobku. Przynajmniej ja to tak wyczułem. Pomyślałem sobie w tym przykrym momencie, że za to jeszcze nie postarzeliśmy się, że stać nas na tężyznę fizyczną, którą już inne narody będące na schyłku, poszczycić się nie mogą. A no trudno czasami trzeba umieć połknąć gorzką pigułkę z uśmiechem,



I my wszyscy pomagamy...



W pustyni marokańskiej, w chwilę, po rozpędzeniu przez autobus karawany wielbłądów.

jeśli się wierzy, że wewnątrz kryje się pożyteczne lekarstwo.

Na wielkim szlaku spotyka się różnych ludzi. Pod maską dobrego wychowania, wśród słów pełnych zdawkowej słodyczy — nie raz pojawi się cierpka gorycz i chęć poniżenia bliźniego.

W drodze powrotnej do Rabatu spotkała nas przygoda, która mogła się skończyć fatalnie w innym kraju wśród innych ludzi. Minąwszy kamienistą pustynię między Marakech a ben Abbou, napotkaliśmy ciekawą i malowniczo wyglądającą karawanę wielbłądów objuczonych towarami zdążającą na południe. Postanowiliśmy wykonać zdjęcie i w tym celu poprosiliśmy Arabów, by się upozowali przed aparatem. Pech chciał, że w tym samym momencie nadleciał, jak zwykle szalenie pędzący autobus i uderzył jednego z wielbłądów. Nastąpiło szalone zamieszanie. Autobus zniknął, pozostało kotłowisko zwierząt i ludzi w którym nie mogliśmy się nawet dopatrzeć co stało się groźnego. Na szczęście nikt z ludzi, ani żadno zwierzę nie zostało zranione, tylko z juk zaczęła się sypać kukurydza, którą zgłodniałe zwierzęta zaczęły łapczywie zjadać, utrudniając Arabom zbieranie cennego dla nich ziarna. Przekonawszy się, że nic złego się nie stało zrobiliśmy jedno migawkowe zdjęcie, rozdaliśmy trochę monet na pocieszenie i postanowiliśmy jak najprędzej wycofać się z niemiłej przygody. Lecz tu nagle sprzęgło, które kaprysiło już od paru godzin, zacięło się ostatecznie tak, że nie można było ruszyć, w dodatku pod górę, bez pomocy ludzi. W lot pojęliśmy całą groźną sytuację. Nas troje — Arabowie widzieli nasze pełne portmonetki, ochłonęli ze strachu, i teraz mogą nas poprostu ograbić, tym więcej, że jak okiem sięgnąć na horyzoncie nie widać ani samochodu ani śladu Europejczyków.

A jednak ci biedni i choć na szczęście nie poszkodowani przez nas ludzie z całą serdecznością, wszyscy a było ich kilkunastu, z uśmiechem i gardłowymi okrzykami popchnęli samochód by ułatwić nam odjazd. Zrozumiałem, że w pustyni obowiązują inne prawa... chwilowej przewagi nie wyzyskuje się, dla pognębienia nawet białych giaurów.

W Rabacie spotkała nas największa niespodzianka. W czasie obrad kongresu zgłosiła się do ministra Świtalskiego jakaś pani, która koniecznie pragnęła odbyć z nim krótką rozmowę. Okazało się że była to Polka, Majorowa Paquelier która już od 17 lat nie będąc w Polsce wyczytała w dziennikach, że w kongresie biorą także udział Polacy. Postanowiła więc nas za każdą cenę poznać i z nami porozmawiać. Pani Majorowa spłakana z radości że naraz tylu widzi Polaków, wzięła nas dosłownie w jasyr. Mając własny samochód, którym prowadzi niesamowicie zręcznie, obwiozła nas po całym Rabacie, pokazała najciaśniejsze ale i najciekawsze zaułki starego miasta, wszystkie osobliwości nowe, godne zwiedzenia i wreszcie zawiozła nas do swego domu, by przedstawić mężowi.

Jakież było nasze zdziwienie, gdy major Paquelier, przemówił do nas po polsku. Okazało się, że Major Paquelier w czasach wielkiej wojny bawił w Polsce, tu się nauczył polskiego języka, tu się ożenił i dziś jest szczęśliwym ojcem pięciorga dzieci. W gronie rodziny państwa Paquelier, otoczeni zostaliśmy tak miłą atmosferą jaka może istnieć tylko tam gdzie sympatie dwu narodów, przenikają się i przeradzają w miłość rodzinną. Radości nie było końca. Przez parę dni razem z panią Paquelier odbyliśmy szereg wycieczek, byliśmy w Casablance i w Meknes, a nasza miła przewodniczka, pokazywała nam tyle ciekawych cudów tej dziwnej ziemi Maroka, jakich nie pokazałby nam



Palmy, stacje benzynowe i maszty wysokiego napięcia — oto typowy obrazek Maroka.

żaden tutejszy przewodnik. Dowiedzieliśmy się, że pan Paquelier chętnie spędziłby parę lat w Polsce, gdyby go władze chciały przenieść do naszego kraju. Żona bowiem tak tęskni do kraju, że mąż obawia się o jej zdrowie. Mówiliśmy o tym, że dla obu krajów, byłoby bardzo wskazane, by Francuz znający dobrze stosunki w Polsce, znalazł się choć na krótko u nas w jakiej misji urzędowej. Obiecaliśmy poczynić pewne starania w granicach naszych możliwości — czy jednak gorące pragnienia serc, mają jakiś wpływ na skomplikowaną machinę państwową, okaże dopiero przyszłość.

Wracając przez Francję i Szwajcarię znaleźliśmy się pewnego wieczoru nad jeziorem Bodeńskim w Constanzy oczekując na prom, który miał nas przenieść na ziemię niemiecką. Czekamy dość długo, dokoła zebrało się wiele samochodów, ciekawi otoczyli nasz wóz i wszczynają rozmowę. Jacyś dwaj przemysłowcy niemieccy wracają również z Afryki, lecz z innej strony, byli w dawnych koloniach niemieckich w górach Kilimandżaru. Wysłuchujemy z ciekawością ich opowieści, dziwiąc się przypadkowi, że z dwu różnych krańców Afryki spotykają się ludzie na wąskim promie w końcowym etapie podróży. Nagle jeden z nich pyta czy moglibyśmy mu wyświadczyć jedną drobną przysługę. Chodzi o to by jakiejś znajomej w Warszawie doręczyć drobną kwotę na prezent. Zgadzamy się chętnie, notujemy adres, wymieniamy bilety wizytowe. Panowie wspominają Warszawę bardzo miło i życzliwie i z wdzięczności za tą drobną przysługę postanawiają nam towarzyszyć swym samochodem, krótszymi lecz zawiłymi traktami przez Bawarię i umieścić nas w dobrym hotelu.

Jedziemy więc dalej razem, ich mały „BMW" nie daje się wyprzedzić „Tatrze", tak zwinnie i szybko śmiga po krętych drożynach górskich. Opiekują się nami w drodze i parę razy zawracają, byśmy nie stracili ich tropu. Wreszcie w doskonałym hotelu Adler w małej mieścinie Memmingen po wieczerzy my pozostajemy, oni jadą dalej do Monachium. Miłej panience, która uczy się u nas lotów ślizgowych, doręczyliśmy upominek od afrykańskich podróżników a do wspomnień naszych dorzuciliśmy jeszcze jeden drobny fakt serdecznych spięć, które krzyżują się plączą, wiążą na różnych traktach, po przez różnych ludzi, nieraz o tysiące kilometrów rozrzuconych na szerokim świecie.

Gdy o tym wszystkim myślę, gdy widzę skwaszone, zgnuśniałe miny kawiarnianych „besserwisserów" nie wysuwających nosa po za granice swego rodzinnego miasta, chciałbym ich porwać i wywieść na wielki szlak, gdzie pryskają uprzedzenia, rozsypują się zaśniedziałe poglądy, gdzie biją żywiej serca, skąd okiem ogarnia się szerszy horyzont, a myślą ujmuje sprawy ludzi i czasów, ogólnie, syntetycznie, bez zgryźliwego grzebania patyczkiem w drobnej grządce, tak pełnej owadów i glist, że już się nie widzi piękna rosnącej na niej kwiatów.

Inż. Eugeniusz Porębski

Konflikty ideowe w dziedzinie problemów komunikacyjnych

Jedną z najbardziej charakterystycznych cech naszego życia codziennego, jaskrawo rzucającą się w oczy każdemu kulturalnemu obcemu przybyszowi, jest prymitywny i chaotyczny stan naszego transportu drogowego. Egzotyzm kontrastów w tej dziedzinie jest dla niego wprost frapujący: dotyczy to zarówno środków lokomocji, jakimi się ludność posługuje, jej zachowania na drodze, jak i samej drogi, na której się ruch odbywa.

W milionowej rzeszy turystów samochodowych Zachodu trafia się czasem ktoś, kto chciałby zobaczyć nasz kraj i naszą stolicę. Pyta o drogę, którą mógłby się dostać do tej stolicy, o drogę wygodną i piękną krajobrazowo. Dowiaduje się z zaniepokojeniem, że w kraju tym, do którego się wybiera, wszystkie główne drogi, a jest ich dużo, prowadzą do stolicy tego kraju, jego Rzymu, ale że nie ma ani jednej ukończonej drogi, po której bez narażenia swego zdrowia i całości maszyny mógłby się tam dostać.

Po chwili rozwagi musi mu się to jednak wydać złośliwą przesadą: może tam nie ma jeszcze wspaniałych autostrad, jakimi pokrywa się obecnie Europa Zachodnia, ale czyżby w wielkim kraju o zachodniej cywilizacji nie zdołano w ciągu ostatnich paru dziesiątków lat przystosować chociażby jednej arterii łączącej ten kraj z resztą cywilizowanego świata przy pomocy nowoczesnej komunikacji samochodowej? Przecież tenże kraj posiada doskonałe połączenia kolejowe? Pozostaje ostatni domysł, że albo kraj ten wyjątkowo w tej dziedzinie nie posiada żadnych fachowców, albo że taką jest polityka, mająca jakieś specjalne niezrozumiałe cele na względzie, której fachowcy musieli się podporządkować. Argument że brak środków finansowych nie może odgrywać tu miarodajnej roli, bo przecież przy nowoczesnym rozwoju techniki drogowej i sposobów taniego ulepszania nawierzchni — koszt uporządkowania odcinka drogi o długości nawet paruset kilometrów nie stanowi sumy, która nie mogłaby się zmieścić w najskromniejszym budżecie państwowym. Sprawa wyświetla się dopiero wtedy, gdy takim turystą jest fachowiec drogowy, który jednak dojechał do naszej stolicy, zobaczył jej arterie wylotowe, objechał drogi na Śląsku i na Pomorzu, a potem dokładnie przestudiował układ tych dróg. Przekonał się naocznie, że poziom techniczny wykonania poszczególnych odcinków jest wysoki, a więc że kraj ten posiada dobrych fachowców drogowych, ale również się przekonał, że kraj tej prowadzi mocną politykę, zdążającą do utrudnienia rozwoju samochodowego ruchu dalekobieżnego, a silnie popiera rozwój motoryzacji transportu o charakterze lokalnym. Ostatecznie utwierdza go w takim poglądzie typ małych samochodów, produkowanych w kraju, masowo spotykanych w stolicy i w jej najbliższych okolicach.

Dominuje zatym dotychczas w tym kraju polityka komunikacyjna, oparta na starych doktrynach, zarzuconych już w ciągu ostatnich kilku lat przez te kraje, ogólna polityka komunikacyjna jest nastawiona na szeroko ujęte potrzeby państwowe, a nie jest podporządkowana interesom fiskalnym poszczególnych resortów, z tym lub innym rodzajem komunikacji związanym. Doktryn, które w innych krajach są nadal uprawiane na eksport, jako jeden ze środków zapobiegawczych, dla opóźnienia terminu wyrównania poziomów gospodarczych poszczególnych narodów, lub wreszcie przymusowo w wielu wypadkach stosowanych w gospodarce kolonialnej.

Pozostawmy jednak naszego turystę zagranicznego własnemu losowi, a sprobujmy podejść do tego zagadnienia z punktu widzenia polskiego fachowca drogowego. Zauważmy przytym, że poza nielicznym gronem inżynierów drogowych, zatrudnionych w przemyśle prywatnym i zarządach miejskich — większość naszych fachowców drogowych: to urzędnicy państwowi. Stąd wyjątkowa rezerwa w publicznym wypowiadaniu swojej opinii, wynikająca z obowiązującej urzędnika lojalności oraz z przeświadczenia o swojej bezradności, wobec faktu, że nastawienie polityki komunikacyjnej leży już po za zasięgiem kompetencji fachowców drogowych,

którzy na kierunek tej polityki nie mają bezpośredniego wpływu.

Najlepszym dowodem znikomego wpływu naszych fachowców drogowych na politykę komunikacyjną w dziedzinie transportów drogowych jest fakt, że problem ten od szeregu lat nie znajduje swego należytego uwzględnienia ani w budżetach państwowych; nie znalazł go również w opublikowanym przed kilku miesiącami programie inwestycyjnym, w którym już nie tylko nikłość sum, ale i założenia są jaskrawym dysonansem na tle planowej gospodarki inwestycyjnej Państwa. W nastawieniu naszej polityki gospodarczej daje się wyczuć brak wiary w możliwość osiągnięcia w tej dziedzinie realnych szybkich wyników o znaczeniu ogólnopaństwowym, wobec wielkiej ilości innych potrzeb państwowych i braku dostatecznych środków finansowych dla ich zaspokojenia. Programy drogowe są realizowane nie z punktu widzenia potrzeb transportu drogowego w szerokim zrozumieniu tych potrzeb, ale z punktu widzenia zaspokojenia potrzeb lokalnych, często z potrzebami tego ruchu mało mającymi wspólnego, naprzykład dla doraźnego zaspokojenia lokalnego bezrobocia.

W takim oświetleniu nasza polityka komunikacyjna mogłaby być scharakteryzowana jako dorywcza i bezplanowa. Wątpliwym jednak się wydaje, żeby przy naszych silnych i scentralizowanych władzach naczelnych mogła być długo tolerowana, gdyby jej bezplanowość nie była tylko pozorną, a jej podstawą nie była omówiona wyżej doktryna.

Nie jest to jednak żadną pociechą dla tych, którzy uważnie się przyglądają rozwojowi polityki komunikacyjnej zagranicą.

Tam również uzgodnienie współpracy transportów lądowych wywołało początkowo bardzo wielkie trudności. Nie ulega wątpliwości, że gdyby zdatny do użytku samochód powstał równocześnie z koleją, to uzgodnienie ich rozwoju i współpracy byłoby łatwe. Kolej wyprzedziła jednak samochód o kilkadziesiąt lat, odegrała ogromną rolę cywilizacyjną, rozszerzyła i ułatwiła rozwój masowej produkcji, ale równocześnie przyczyniła się do koncentracji wielkich mas ludności w dużych miastach; znacznie mniejszą rolę odegrała w życiu i rozwoju wsi. W każdym razie koleje stały się wielkim dorobkiem poszczególnych narodów, któremu należy się troskliwa opieka, jednak tylko do granic, nie przekraczających ogólnych interesów Państwa.

Trudno zaliczyć fakt rozbudowy potężnych sieci dróg wyłącznie samochodowych w niektórych krajach do przykładów specjalnego uprzywilejowania jednego rodzaju transportu ze szkodą dla ogólnych interesów kraju. Widocznie walory dalekobieżnego transportu samochodowego są tak wielkie, że muszą się mu podporządkować inne rodzaje transportu lądowego. Powstają przytym w dziedzinie gospodarki drogowej zupełnie nowe problemy: najlepsze nawet kosztowne stare drogi okazują się ze względu na swoją trasę i rozplanowanie w przekroju poprzecznym nieodpowiednimi dla nowoczesnego ruchu — powstaje potrzeba budowy specjalnych dróg dla ruchu samochodowego.

Te stare drogi o doskonałej nawierzchni betonowej albo asfaltowej są już traktowane w taki sposób, jak w kolejnictwie traktuje się wąskotorówki; ruch dalekobieżny mogą dobrze obsługiwać tylko koleje normalnotorowe, a dalekobieżny ruch samochodowy — specjalne drogi samochodowe.

Niezaprzeczalnym jest fakt, że rozwój cywilizacji i kultury narodów oraz ich dobrobytu i bezpieczeństwa jest ściśle związany z problemem dobrego transportu: stąd stałe dążenie do doskonalenia dwóch zasadniczych elementów w transporcie — pojazdu i warunków jego pracy.

W transporcie lądowym dobra droga stanowi podstawowy element transportu. Określenie „dobra" jest pojęciem w stosunku do drogi ulegającym raptownej ewolucji. Należy stwierdzić, że rozwój i doskonalenie tego właśnie elementu z trudem stara się nadążyć za rozwojem drugiego podstawowego elementu nowoczesnego transportu — udoskonalonego samochodu.

Trudny do skoordynowania postęp rozwoju technicznego tych dwóch podstawowych elementów nowoczesnego transportu kosztuje ludz-

kość więcej, niż wielkie wojny — setki tysięcy zabitych i miliony kalek, nie mówiąc już o ogromnych stratach materialnych. Błędnym jest pogląd, że droga, jako taka, jest tylko w niewielkim procencie odpowiedzialna za tę nowoczesną plagę ludzkości, która dotychczas nieuchronnie przychodziła z rozwojem motoryzacji.

Jeżeli na podstawie statystyki uzasadnia się taki pogląd, to zapomina się, że zazwyczaj uwzględnia się tylko bezpośrednie powody wypadku, ale nie analizuje się należycie przyczyn pośrednich, ujawniających się w należytym świetle dopiero wówczas, gdy taką analizą są również objęte potrzeby, wynikające z fizjologii nowoczesnego transportu. Wówczas dopiero wychodzi na jaw, że właśnie droga jest odpowiedzialna pośrednio za bardzo znaczną część wypadków, jeżeli nie jest dostosowana do poziomu technicznego samochodu.

W naszych warunkach są dwie różne możliwości rozwiązania tego już i u nas powstającego problemu: wyrównanie w górę, przez podniesienie poziomu technicznego nie tylko nawierzchni naszych dróg ale również ich trasy i rozplanowania w przekroju poprzecznym dla umożliwienia podziału ruchu powolnego i szybkiego, — lub wyrównanie w dół, przez ograniczenie podstawowej zalety nowoczesnego transportu samochodowego — jego szybkości. Daleko idące kompromisy w tej dziedzinie opłaca się krwią ludzką.

Nowy — wobec powstania nowoczesnego samochodu, dobrze obsługującego dalekobieżny ruch masowy, — problem drogowy nie został dotychczas nigdzie na świecie w całości rozwiązany, chociaż niektóre państwa zrobiły pod tym względem ogromne postępy. Istnieje jednak dotychczas nawet wśród narodów cywilizowanych ogromna rozpiętość w tym wyścigu zbrojeń: od grzęznącego w błocie chłopskiego wózka, jako masowego środka transportu drogowego, do wielkich dwunastocylindrowych samochodów ciężarowych, rozwijających na specjalnych drogach samochodowych szybkości do stu kilkudziesięciu kilometrów na godzinę.

W związku z rozwojem nowoczesnego transportu powstają zupełnie nowe zagadnienia: najnowszym może, jest problem ruchomych miast, składających się z domków na kółkach — przyczepek do samochodów — jaki już istnieje w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, gdzie na dany sygnał cała ludność, do ostatniego człowieka, może wsiąść do samochodów i wyruszyć w drogę, a gdzie obecnie coraz szersze masy ubogiej ludności zaczynają koczować we własnych domkach ruchomych, bo często ich nie stać na stałe mieszkania. Kwestie zdrowotności takich ruchomych osad, ściąganie podatków, bezpieczeństwa publicznego i t. p. stają się coraz bardziej aktualnym tematem na łamach prasy amerykańskiej.

Tutaj powstaje praktyczne pytanie, czy wobec tego, że nowoczesny transport nieuchronnie pociąga za sobą tyle kłopotów i zmartwień, nie byłoby wygodniej przynajmniej na jakiś czas powstrzymać i opóźnić jego rozwój, pozostawiając te wszystkie kłopoty swoim następcom. Takie postawienie sprawy nie jest wcale nowe w historii rozwoju cywilizacji technicznej narodów. Przecież trzecia część całej ludzkości na długie wieki odgrodziła się od reszty świata murem i długo miała spokój. Wiemy, że nawet to się dla niej tragicznie nie skończyło: w ostatniej chwili przyszła zdecydowana wola do postępu, a stary mur pozostał ciekawym zabytkiem przynoszącym duże dochody od bardzo licznych rzesz turystów międzynarodowych.

Dość jednak takich żartobliwych porównań, bo sprawa jest zbyt poważna, a my nie stanowimy trzeciej części ludności świata, żebyśmy mogli sobie pozwolić na cichy i wygodny żywot. W podstawowym dziale życia silnych narodów — w dziale nowoczesnego transportu drogowego — jesteśmy pośród innych cywilizowanych narodów na szarym końcu. Fakty udawadniają, że z każdym miesiącem pozostajemy coraz bardziej w tyle, bo cały problem nie jest zjawiskiem ustabilizowanym, a definitywny cel wobec szybkiego rozwoju techniki coraz bardziej się oddala w znacznie szybszym tempie, niż my do niego zdążamy. Sytuacja nieznośnie pogłębia się wskutek tego, że cele naszej polityki drogowej pozostają bez zmiany takimi, jakimi zostały zarysowane przed kilkunastu laty; wówczas były one dobrze przemyślane, ale obecnie są przestarzałe. Już przed ośmiu laty Drugi Polski Kongres Drogowy w 1929 roku w Warszawie wyraźnie się pod tym względem wypowiedział. Wreszcie ostatnie pytanie: kto stanie do pracy w chwili, gdy problem drogowy znajdzie należyte miejsce i zostanie dopuszczony do tych zespołów, które obecnie tak owocnie pracują nad podciągnięciem Polski w zwyż, jeżeli większość naszego młodego pokolenia fachowców drogowych znajdzie się w tak trudnych warunkach materialnych, że nawet teoretyczne śledzenie za rozwojem nowoczesnej techniki staje się dla nich prawie niedostępne.

Temat nie jest nawet w zarysie wyczerpany; poruszone jednak odcinki zagadnienia są może tymi, które najjaskrawiej oświetlają powstające u nas konflikty ideowe, nurtujące pewne odłamy tych, którzy się zagadnieniem interesują.

Cel artykułu zostanie osiągnięty, jeżeli wywoła dyskusję, przy której argument „braku pieniędzy” nie będzie nadużywany jako parawan, dla zakrycia braku inicjatywy i braku zmysłu organizacyjnego.

M. S. Okęcki

Przypominamy, że Zjazd Gwiaździsty do Gdyni daje sposobność do zdobycia pięknych nagród. Nagroda Ligi Morskiej i Kolonialnej przedstawia wartość 250 zł.

Propaganda ogumienia wozów ciężarowych w Warszawie

Zakład oczyszczania miasta Warszawy pod energicznym i pomysłowym kierownictwem płk. inż. K. Meyera, podjął szczęśliwą inicjatywę właściwie pojętej propagandy ogumienia ciężarowych wozów. W okolicy Placu Unii Lubelskiej urządzono na małą skalę wystawę obejmującą całokształt bardzo ciekawego zagadnienia. A więc wystawiono wszystkie możliwe typy wozów, bryczek, furgonów konnych służących do transportu najrozmaitszych ciężarów i pokazano je w stanie właściwego ogumienia.

Nie poprzestając na tym, pokazano na wykresach jakie korzyści osiąga posiadacz wozu ogumionego na balonach, na masywach a ile traci używając obręczy żelaznych. I to była



Nowoczesny furgon na gumach z mechanizmem wywrotowym, poruszanym ręcznie.

najtrafniejsza propaganda. Jeszcze wiele czasu upłynie zanim, przedsiębiorcy przewozowi zrozumieją, że tym samym koniem można wozić dwakroć większe ciężary jeżeli wóz jest na gumach i oponach z powietrzem. Gdy w czasie zamieci śnieżnej, roztopów i przy jeździe po terenie niebrukowanym, wozy kute obręczami żelaznymi grzęzną beznadziejnie, wóz na gumach przebywa te przeszkody bez straty czasu i bez udręki koni. W czasie zaś pogodnym tym samym wozem można przewieść dwa razy większy ciężar niż na kołach żelaznych.

Wystawa więc podkreśla przede wszystkim interes własny właściciela parku przewozowego a potem dopiero interes miasta, które chce za każdą cenę zmniejszyć straty wywołane niszczeniem asfaltów i torów tramwajowych wozami o obręczach żelaznych. Na miejscu wystawy pokazano też wszystkie istniejące już w handlu gotowe osie, łożyska i gumy oraz całe zespoły, tak by nowonabywca mógł poprostu wymienić stare koła na koła ogumione.

Zgrabnie prowadzona propaganda za ogumieniem wozów ciężarowych przez rzucające się w oczy wszędzie rozmieszczone plakaty zdziała też wiele. Doczekamy się może już wkrótce chwili, gdy zarówno gospodarze domów zabronią wjazdu na podwórza zaprzęgom nieougumionym, jak i stałych protestów publiczności, przeciw wozom sprawiającym niesłychany hałas. Tylko wspólnym wysiłkiem da się osiągnąć poprawa zresztą bardzo korzystna dla samych właścicieli pojazdów konnych.

Wstęp na wystawę był bezpłatny — co należy podkreślić jako objaw bardzo dodatni i obywatelski.

Parę uwag o X Międzynarodowym Raidzie A. P.

Specjalnie interesuje nas III kategoria t. zn. samochody o pojemności 1400 cm^3 do 2000 cm^3. Są to wozy najbardziej odpowiednie dla naszych warunków drogowych, w miarę silne, ekonomiczne, mogące przeważnie pomieścić pięciu pasażerów. Samochody Adler, jako zupełnie specjalnie sportowe, niesłusznie były klasyfikowane razem z Mercedesem, Steyrem i Fiatem i można mieć duże zastrzeżenie w sprawiedliwość zwycięstwa samochodów Adler, jako zupełnie specjalnie sportowych wozów.

Przeglądając arkusz punktacji uczestników Międzynarodowego Raidu A. P. wywieszony w Automobiklubie Polskim, dochodzimy do ciekawych spostrzeżeń dotyczących punktacji poszczególnych prób, klasyfikujących zasadniczo wartość samochodów, a mianowicie:

		Ogólna punktacja za jazdę okrężną	Wyścig górski w punkt. dodatnich	Wyścig płaski w punkt. dodatnich
7.	Mercedes	+ 3600	+ 8,64	+ 6,92 + 9,57 = + 16,49
8.	Mercedes	+ 3598	+ 3,83	+ 6,75 + 9,25 = + 16
9.	Mercedes	+ 3600	+ 8,45	+ 6,78 + 9,37 = + 16,15
14.	Fiat	+ 3600	+ 9,07	+ 8,28 + 11,61 = + 16,54
15.	Fiat	+ 2400	z powodu defektu wycofany z dalszej konkurencji	
16.	Steyr	+ 3600	+ 9,20	+ 7,02 + 9,80 = + 16,82



Z powyższych danych wynika, że z wyżej wymienionych samochodów wysuwa się na pierwsze miejsce samochód Steyr, prowadzony przez amatora, bardzo ambitnego, ale biorącego po raz pierwszy udział w imprezie sportowej, nie mającego żadnej rutyny w jeździe sportowej. Natomiast kierowcy samochodów Mercedes są kierowcami zawodowymi fabrycznymi, którzy zawód kierowców raidowych uprawiają od szeregu lat. W tym miejscu musimy przyznać nadzwyczajną staranność w przygotowaniu i wyekwipowaniu samochodów Mercedes. Ilość części zamiennych, świec, kluczy i t. d., które posiadały w zapasie samochody Mercedes była imponująca. Również i opieka roztoczona przez fabrykę Mercedesa jak i przez warszawskie przedstawicielstwo np. 3 samochody fabryki Mercedes z częściami zamiennymi, kluczami roboczymi, benzyną, oponami i kołami zapasowymi oczekiwały raidowe Mercedesy przed wyścigiem na Równicy. Widzieliśmy również przedstawiciela warszawskiej placówki Mercedes, popularnego aktora p. Cybulskiego, który zorganizował specjalną stację benzynową i stację obsługi dla swoich samochodów raidowych Mercedes pod Słuckiem.

Dziwnym się wydaje, że oddział fabryczny tak potężnego koncernu, jakim jest fabryka Steyr Daimler Puch porzucił swojego jedynaka p. Kasperowicza startującego na samochodzie Steyr zupełnie bez żadnej opieki. Bardzo pochwalamy czyn p. Kasperowicza, który na własny rachunek uprawia sport samochodowy i to na samochodzie, który przebył już przeszło 30000 km. i jedzie na tak ciężki raid bez przejrzenia wozu — jest to bardzo po bohatersku, ale może trochę lekkomyślnie. Pomimo tej lekkomyślności p. Kasperowicz na samochodzie Steyr we wszystkich ciężkich próbach jest lepszy od zawodowych raidowiczów na Mercedesach.

Uważamy, że gdyby szedł zespół samochodów Steyr, to zdobycie pierwszego miejsca zespołowego niewątpliwie przypadłoby tym tak bardzo popularnym samochodom, naprawdę idealnie przystosowanym do naszych warunków drogowych. Opieszałość oddziału fabrycznego firmy Austro-Daimler, Steyr Puch jest godna pożałowania!

Powracając do samej punktacji widzimy, że samochody, które idą na czołowym miejscu spadają na próbie, która raczej powinna być podczas konkursu zręczności, gdyż dobiegnięcie do samochodu i szybkie wskoczenie za kierownicę, nie może decydować o rzeczywistych wartościach samochodu dla Polski.

My osobiście żałujemy bardzo, że nie znalazło się chociaż paru sportsmenów, tak jak p. inż. Kasperowicz i że sami właściciele samochodów Steyr nie stworzyli własnego zespołu, któryby jeszcze raz wykazał doskonałość konstrukcji tej marki i jej wytrzymałość.

Jelita



Pińsk — katedra.

Jarmark Poleski — wielką regionalną imprezą Polesia.

Już od szeregu tygodni trwają przygotowania w Pińsku do wielkiego święta regionalnego Polesia, święta zamianowanego „Jarmarkiem Poleskim". Ta, jedyna w sobie impreza, stała się głośną od ubiegłego roku w całym kraju, ściągnąwszy ostatnio do Pińska blisko 20 tys. turystów. Jak najróżnorodniejsze targi Wschodnie, Poznańskie czy Wołyńskie; dni Warszawy czy Krakowa; święta Gór, Morza czy Lasów; kiermasze ludowe czy odpusty, — tak „Jarmark Poleski" jest jedną wielką rewią życia gospodarczego i prywatnego całego Polesia, jest świętem w kalendarzu naszych uroczystości rodzimych.

Wielkie to święto bagiennego Polesia, o rozmiarze szerokiego zainteresowania, wyrosło z lokalnych tradycji religijnych święta odpustowego na dzień św. Spasa — 19 sierpnia. Z dniem tym wiąże się duży zjazd Poleszuków do Pińska

PAŃSTWOWA ODZNAKA MOTOROWA

MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNCH *Odpis.*
Nr. AP 3/1.

Warszawa, dnia 14 czerwca 1937 r.

D e c y z j a

Na podstawie art. 1 ust. (1) dekretu z dnia 2 października 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr. 72, poz. 455) i § 2 rozporządzenia z dnia 15 listopada 1935 r. (Dz.U.R.P.Nr. poz. 534) udzielam Państwowemu Urzędowi Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego pozwolenia na ustanowienie Państwowej Odznaki Motorowej trzech kategoryj: brązowej, srebrnej i złotej. Państwowa Odznaka Motorowa przedstawia koło samochodowe średnicy 4 cm. Opona samochodowa (zewnętrzny pierścień odznaki) o szerokości 5,5 mm. jest srebrna, ciemno oksydowana. Część okrągła wewnętrzna, stanowiąca tarczę koła, w zależności od stopnia odznaki jest: brązowa, srebrna lub złota. Z prawej strony u góry, częściowo na tarczy koła, częściowo na oponie nałożone jest godło państwowe — orzeł o wymiarach 1,1 cm szerokości, wykonany w białej emalii. Z lewej strony na dole, częściowo na tarczy, częściowo na oponie, nałożone są powiązane litery „P. O. M.", wykonane pomarańczową emalią, barwy broni pancernej. Zarówno godło państwowe jak i część litery „p" występują nieznacznie nazewnątrz poza okręg koła. Miniatura tej samej odznaki stanowi dokładne jej zmniejszenie z tym, że koło ma 2 cm średnicy.

Celem ustalenia odznaki jest:

a) spopularyzowanie znajomości motoru i umiejętności prowadzenia pojazdów mechanicznych wśród najszerszych warstw społeczeństwa,

b) zachęcenie kierowców pojazdów mechanicznych do doskonalenia się w znajomości sprzętu i jeździe,

c) przystosowanie umiejętności kierowców pojazdów mechanicznych do potrzeb obrony Państwa.

---

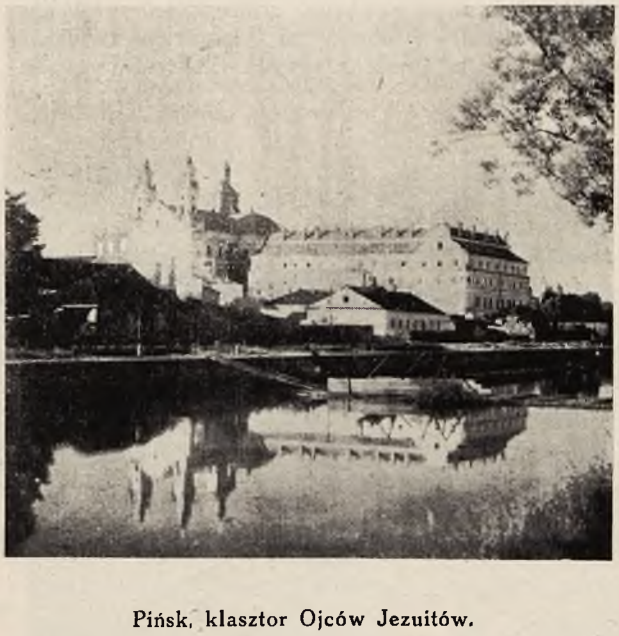
ze wszystkich stron Polesia na doroczne targi. Stąd wyprowadza się nazwa nadana imprezie. Wspomnieć wypada, że święto regionalne Polesia było do niedawna organizowane w dniu ogólnopaństwowego święta Morza i dopiero w ostatnim czasie przesunięto je na sierpień, łącząc liczne atrakcje rozrywkowe z uroczystością wielkoodpustową i targami.

Jarmark Poleski, dzięki swej oryginalności i całkiem odrębnemu charakterowi spośród szeregu uroczystości regionalnych w innych dzielnicach kraju, budzi coraz większe zainteresowanie.

Są jednak i słuszne powody, że Jarmark Poleski może wywołać duże zaciekawienie. Wziąwszy pod uwagę, że organizacja święta Polesia już jest w pełnym toku prac przygotowawczych, można spodziewać się jak najefektowniejszego wyniku prac samych organizatorów.

Zeszłoroczny Jarmark Poleski, objęty Dniami Polesia w okresie od 15 do 31 sierpnia, mimo drobnych niedokładności w dziedzinie organizacji, był wyrazem racjonalnego podejścia do zagadnień rozwoju gospodarczego tej najuboższej części naszego kraju. Impreza ta miała i ma na celu zobrazowanie stanu gospodarczego Polesia oraz nawiązania bliższych stosunków handlowych i kulturalnych z innymi dzielnicami kraju. Udział w jarmarku biorą różne gałęzie przemysłu handlu, rzemiosła i rolnictwa, co umożliwia zapoznanie się z całokształtem dorobku i potrzeb tego regionu.

Na szczególną uwagę w wytwórczości przemysłowej zasługuje najbardziej rozwinięty na Polesiu przemysł drzewny, dyktowy. Rozmie-



Pińsk, klasztor Ojców Jezuitów.

Państwową Odznakę Motorową nosić może każdy nieposzlakowany obywatel polski, posiadający najmniej od roku pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych zgodnie z przepisami o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych i który uczyni zadość wymogom regulaminu.

Państwowa Odznaka Motorowa będzie nadawana zgodnie z regulaminem wydanym przez Dyrektora Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego.

Uzyskanie prawa noszenia Państwowej Odznaki Motorowej każdego rodzaju będzie uzależnione od wykazania określonego w regulaminie tej odznaki stopnia sprawności w prowadzeniu pojazdów mechanicznych.

Odznaka będzie wydawana na czas nieokreślony lub na pewien termin.

Szczegółowe przepisy dotyczące: rodzaju prób, sposobu organizacji prób, sprawności w prowadzeniu pojazdów mechanicznych, zasad ustalenia wyników tych prób, ewidencji osób posiadających odznakę i kontroli osób uprawnionych do noszenia odznaki, zawiera regulamin Państwowej Odznaki Motorowej, wydany przez Dyrektora Państwowego Urzędu W. F. i P. W. i zatwierdzony przez Ministra Spraw Wewnętrznych.

Regulamin stanowi nierozłączoną część niniejszego pozwolenia.

ZA MINISTRA
(—) Paciorkowski
Podsekretarz Stanu

Zał. regulamin. *m. p. (Ministerstwo Spraw Wewnętrznych)*

Regulamin państwowej odznaki motorowej P. O. M.

Rozdział I

Postanowienie ogólne:

§ 1. Państwową Odznakę Motorową ustanawia się celem:
a) spopularyzowania motoryzacji wśród najszerszych warstw społeczeństwa,
b) przysposobienia kierowców pojazdów mechanicznych do potrzeb obrony kraju (wojskowe przysposobienie motorowe).

§ 2. Państwowa Odznaka Motorowa dzieli się na trzy kategorie:
a) brązowa,
b) srebrna,
c) złota.

§ 3. Warunki prób teoretycznych i praktycznych, które należy wykonać dla otrzymania poszczególnych kategoryj Odznaki z zachowaniem wszystkich postanowień niniejszego regulaminu podaje załącznik Nr. 1.

Wzór i opis P. O. M. zawiera zał. Nr. 2.

§ 4. Odznakę nosi się po lewej stronie piersi, miniaturę w lewej klapie marynarki. Spo-

---

szczone eksponaty przedmiotów dyktowych w pawilonach zbudowanych również z dykty, budziły ogólne zainteresowanie. Poleskie fabryki dykty ukazały zwiedzającym szereg wyrobów stolarsko - meblowych, wykonanych całkowicie z dykty. Widzieliśmy piękne, stylowe meble gięte lub zwykłe, o prostych liniach do codziennego użytku, wykonane całkowicie z dykty. Wogóle dział dyktowy na Jarmarku Poleskim jest jednym z najciekawszych, ilustrującym szerokie możliwości zastosowania dykty do produkcji licznych artykułów budowlanych, mieszkaniowych, sportowych i t. p.

W innych znów pawilonach zaciekawiają przybysza piękne kilimy o bardzo oryginalnych wzorach, wreszcie samodziały czy barwne hafty poleskie.

W dziale przemysłu rękodzielniczego spotykamy różne prymitywne narzędzia Poleszuka, jakich używali jego przodkowie chyba i przed tysiącem lat, a więc różne barcie, dziwaczne kobiałki, brony drewniane, przybory rybackie, a wreszcie jeden z ciekawie skonstruowanych przedmiotów — rower drewniany, o kołach okutych u kowala. Mnóstwo innych ciekawostek, o których nie sposób jest pisać na tym miejscu, jest kompleksem prawdziwych niespodzianek dla zwiedzającego imprezę poleską. Poza tą częścią wystawową, na nie mniejszą uwagę



Widok na Pińsk i rzekę Pinę w czasie spławu drewna.

sób noszenia odznaki przez osoby pełniące czynną służbę wojskową określa Dz. Rozk. Wojsk.

§ 5. Prawo otrzymania Państwowej Odznaki Motorowej przysługuje każdemu nieposzlakowanemu obywatelowi polskiemu bez różnicy płci, który posiadając zezwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych (cywilne lub wojskowe) wykona z pomyślnym wynikiem próby sprawności, przewidziane niniejszym regulaminem.

§ 6. Osoby, którym przyznano prawo do P. O. M., nabywają ją na koszt własny wyłącznie w Centrali tego stowarzyszenia, które im nadało odznakę, której cena nie może przekroczyć 10 zł.

§ 7. Prawo do odznaki traci się w wypadkach, w których wedle obowiązujących ustaw karnych, wskutek skazania karno-sądowego następuje utrata orderów i odznaczeń, tudzież w wypadkach utraty obywatelstwa polskiego.

§ 8. Zawiesza się czasowo prawo ubiegania się o odznakę względnie prawo noszenia odznaki dla osób:

1) którym odebrano czasowo zezwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, za przekroczenie przepisów o prowadzeniu pojazdów mechanicznych,

2) ukaranych aresztem w drodze administracyjnej lub dyscyplinarnej na czas odbywania aresztu,

3) zdyskwalifikowanych przez związki sportowe na czas trwania dyskwalifikacji.

§ 9. Okres trwania ważności odznaki brązowej i srebrnej jest dwuletni licząc od dnia 1 stycznia tego roku, w którym próbę ukończono, do 31 grudnia roku następnego. Dla uzyskania prawa noszenia P. O. M. na okres następnego dwulecia od 1 stycznia trzeciego roku do 31 grudnia czwartego roku należy wykonać ponownie próby w drugim roku ważności P.O.M.

§ 10. Kto w przepisanym terminie (§ 9) nie poddał się próbie albo przy próbie nie osiągnął dodatniego wyniku, traci prawo noszenia odznaki, może jednak ubiegać się o odznakę powtórnie.

§ 11. Odznaczeni odznaką złotą zachowują prawo noszenia jej na stałe bez obowiązku poddawania się dalszym okresowym próbom sprawności z zastosowaniem postanowień § 8.

§ 12. Odznaczeni odznakami brązową i srebrną mogą zachować prawo noszenia jej na stałe w wypadku poddania się dwukrotnej próbie w odstępach rocznych, z wynikiem pomyślnym, z zastosowaniem postanowień § 8.

§ 13. Odznaczeni odznaką brązową mogą ubiegać się o odznakę srebrną, a następnie złotą w terminie krótszym niż to przewiduje § 8, jednak muszą poddać się normalnym próbom, przewidzianym dla zdobycia odznak: srebrnej wzgl. złotej.

§ 14. P. O. M. może być zdobywany tylko w kolejności, podanej w § 2.

§ 15. Dokumentem, uprawniającym do noszenia P. O. M., jest świadectwo wydane przez upoważnionych przez P. U. W. i P. W. do wydawania P. O. M.

Wzór zał. Nr. 3).*

*) Wszystkie wzory druków i załączników podane będą w następnym numerze.

---

zasługują różne imprezy sportowe i regionalne, jako atrakcje dla zjeżdżających turystów. Mecze piłki nożnej, regaty wodne, wyścigi i biegi składają się na całość programu Dni Polesia. Najciekawszą i najoryginalniejszą atrakcją, odbywającą się w tym okresie, jest wspaniałe widowisko regionalne dożynek poleskich. Całość tego widowiska składa się z dwóch części: właściwych dożynek ze złożeniem plonu włodarzowi oraz weseliska wiejskiego, odbywającego się podczas wspólnego podwieczorku. Właściwe dożynki poprzedził pochód delegacji z poszczególnych miejscowości w strojach regionalnych, przy dźwiękach muzyki orkiestr wiejskich i zawodzących śpiewach ludowych.

Sam targ rozmieszczony jest na rynku, zajmującym bardzo rozległy plac, połączony z wybrzeżem Piny. Rzeka ta, to jakby dalszy ciąg targowiska, gdzie targi odbywają się na wodzie równie dobrze jak na lądzie. W podziw wprowadza każdego widok setek łodzi u wybrzeża połączonych z sobą tak, że z łatwością można urządzać po nich spacery. Tu gwar i rojno, tu Poleszuk sprzedaje przywiezione ze sobą towary, nabiał, drzewo, owoce, słomę, siano i t. p. A za tym zgiełkiem i zbitą masą ludzką widać obszar wód, sitowia i trawy, widać ciche, szare Polesie.

Tegoroczny Jarmark Poleski zapowiada się bardziej atrakcyjnie, zarówno pod względem organizacyjnym jak i udogodnień komunikacyjnych. Ze strony organizatorów czynione są już przygotowania około uporządkowania ulic miasta Pińska, zainteresowania przemysłu polskiego i wzbogacenia programu imprezy.

Ze względu na młodzież szkolną, przesunięto termin otwarcia Jarmarku na dzień 22 sierpnia i wyznaczono okres trwania Dni Polesia do 5 września. Liczne już zgłoszenia wycieczek grupowych różnych zrzeszeń i przemysłowców do wzięcia udziału w imprezie poleskiej, świadczy o dużym zainteresowaniu życiem Polesia.

mgr. Mieczysław Gajak



Targ nad Piną na łodziach.

Wszystkie odznaki są numerowane. Numery świadectwa i odznaki winny być identyczne.

§ 16. W razie zagubienia świadectwa P.O.M. zainteresowanemu może być wydany drugi egzemplarz z napisem „duplikat". Pisemną prośbę o wydanie duplikatu należy kierować do organizacji, która świadectwo wystawiła, podając Nr. świadectwa i rok wystawienia. Do prośby dołączyć wycinek z ogłoszeniem w prasie o unieważnieniu zagubionego świadectwa i 50 groszy na koszt druku świadectwa.

Rozdział II

Organizacje prób

§ 17. Prawo nadania P. O. M. przysługuje P. U. W. F. i P. W. za pośrednictwem instytucyj upoważnionych przez niego.

§ 18. Do nadania P. O. M. Państwowy Urząd W. F. i P. W. upoważnia:

a) Dowództwo Broni Pancernych — w stosunku do automobilistów i motocyklistów, zrzeszonych i niezrzeszonych,

b) Zarządy Centralne:

1) Związku Wojskowych Klubów Sportowych — w stosunku do autom. i mot. zrzeszonych i niezrzeszonych.

2) Automobil-Klubu Polski — w stosunku do automobilistów zrzeszonych w R. P. i niezrzeszonych.

3) Polskiego Związku Motocyklowego — w stosunku do motocyklistów zrzeszonych i niezrzeszonych.

4) Polskiego Touring-Klubu (sekcja samochodowa) — w stosunku do automobilistów zrzeszonych i niezrzeszonych. P. U. W. F. i P. W., może upoważnić inne organizacje do nadawania P.O.M. wzg. cofnąć nadane prawo oraz przeprowadzić kontrolę wykonania postanowień niniejszego regulaminu tak przez organizację upoważnione do nadawania P. O. M. jak i specjalnych delegatów z ramienia P. U. W. F. i P. W.

§ 19. Upoważnieni przez P. U. W. F. i P. W. do nadawania P. O. M. obowiązani są do:

1) Propagandy P. O. M.

2) Powoływania komisyj do przeprowadzania prób sprawności do P. O. M.

3) Wystawiania świadectw P. O. M. na podstawie protokółów i wniosków z odbytych z pomyślnym wynikiem prób sprawności, przewidzianych niniejszym regulaminem i przesłania tych świadectw bezpośrednio na ręce zainteresowanych.

Uchwała, wzór zał. Nr. 8.

4) Kontroli działalności komisyj prób przez ewentualne wysyłanie delegata na próby organizowane przez poszczególne komisje.

5) Prowadzenia statystyki nadanych P. O. M. w/g wzoru zał. Nr. 11.

6) Przedstawiania w terminie do dnia 20.XII każdego roku do P. U. W. F. i P. W. (w odpisie do M. S. Wojsk. D-wa Broni Pancernych) rocznych sprawozdań statystycznych z nadanych P. O. M. w/g wzoru zał. 12 względnie przedstawiania innych nakazanych przez P. U. W. F. i P. W. danych dotyczących P. O. M.

§ 20. Próby o P. O. M. przeprowadzają:

a) specjalne komisje złożone z fachowców cywilnych i wojskowych powołane zmiennie na każdy rok kalendarzowy, przez Zarządy Centralne organizacyj upoważnionych przez P. U. W. F. i P. W. do nadawania P. O. M. w stosunku do: 1) osób zrzeszonych w danej organizacji, 2) osób niezrzeszonych, 3) wojskowych zawodowych w miejscowościach, w których nie ma komisji przy formacjach zmotoryzowanych wojsk.

b) komisje formacji zmotoryzowanych wojska powołane rozk. Pana Ministra Spraw Wojskowych w stosunku do 1) wojskowych zawodowych, 2) osób niezrzeszonych oraz osób zrzeszonych w organizacjach motorowych w tych miejscowościach, gdzie nie ma komisji powołanej przez jedną z organizacji społecznych upoważnionych do nadawania P. O. M.

Uwaga: Wszystkie komisje otrzymują numerację kolejną w granicach organizacji. Komisje Wojskowe numerację od 1-go wzwyż łamane przez „W". Komisje Automobiklubu Polski — łamane przez „A" Komisje Polsk. Zw.



Motocyklowego — łamane przez „M". Komisje Polskiego Turing Klubu kolejne numery łamane przez „T" przykładowo 4/W, 6/A, 7/M, 3/T.

Kolejny numer Komisji Wojskowych ustala D-ca.

§ 21. Komisja do przeprowadzania prób o P. O. M. składa się z:

a) organizującego próby — jako przewodniczącego,

b) delegata do prób jazdy i technicznych motocyklowych wzgl. samochodowych, oraz ratownictwa,

c) delegata do próby o. p. gaz.,

d) delegata do spraw terenoznawstwa i kartografii.

§ 22. Do komisji prób o P. O. M. powoływać należy:

1) oficerów formacji zmotoryzowanych wojska lub osoby pracujące w danym związku i cieszące się pełnym zaufaniem zarządu centralnego,

a) jako przewodniczącego komisji (organizujących próby): osoby wchodzące w skład zarządów klubów, sekcji (prezes, wiceprezes) lub starszych oficerów formacji zmotoryzowanych,

b) jako delegatów do przeprowadzania próby jazdy i technicznej:

1) oficerów formacji zmotoryzowanych wyznaczonych przez D-ców formacji macierzystych.

2) osoby uznane przez zarządy centralne za specjalistów w tej dziedzinie,

Delegaci do komisji prób od roku 1940 winni sami posiadać P. O. M.

c) jako delegatów do prób o. p. l. i gaz.:

1) wojskowych zawodowych, rezerwy i w stanie spoczynku, którzy otrzymują pisemne upoważnienie od D-cy formacji macierzystych do przeprowadzania tych prób lub:

2) instruktorów I kat. o. p. l. i gaz. L.O.P.P.

d) jako delegatów do spraw terenoznawstwa i kartografii:

1) oficerów służby czynnej, wyznaczonych przez D-ców formacji macierzystych. Członków komisji przy formacjach zmotoryzowanych spośród ofic. służby czynnej mianują D-cy formacji, uwzględniając ich odpowiednie kwalifikacje fachowe. Członkami komisji nie mogą być wyznaczane osoby bezpośrednio zainteresowane w handlu samochodowym i motocyklowym.

§ 23. Do komisji prób o P. O. M. należy:

1) ustalenie i ogłoszenie terminów przeprowadzania prób o P.O.M. (próby winny się odbywać nie mniej jak 4 razy do roku) termin ustala przewodniczący komisji; podaje co najmniej na 2 tygodnie wcześniej do publicznej wiadomości przez prasę i wszelkimi innymi stojącymi do dyspozycji środkami jak: radio, komunikaty związkowe, klubowe i t. d.

2) selekcja kandydatów zglaszających się do prób o P.O.M., którą przeprowadza przewodniczący komisji zgodnie z postanowieniami § 5, 7, 8 niniejszego regulaminu, powiadamiając o dopuszczeniu lub niedopuszczeniu do prób zainteresowanego z podaniem powodu (zawiadomienie wzór zał. Nr. 5). Dane ewidencyjne kandydata należy traktować jako poufne.

3) prowadzenie prób zgodnie z niniejszym regulaminem,

4) protokólarne stwierdzenie wyników osiągniętych przez kandydatów w poszczególnych próbach, (protokół wzór zał. Nr. 6).

5) stawianie wniosków o przyznanie odznaki przez przesłanie do Centrali Zarządu organizacji, przez którą została powołana, wniosków w/g wzoru zał. Nr. 7.

6) przedstawianie w terminie do dnia 1.XII każdego roku rocznego sprawozdania z pracy w/g zał. Nr. 10 do Zarządu organizacji, która powołała komisję.

7) prowadzenie księgi protokółów prób w/g wzoru zał. Nr. 6. (jako protokóły).

§ 24. Za pracę w komisji członkowie jej nie otrzymują żadnego wynagrodzenia poza zwrotem faktycznych kosztów.

§ 25. Osoba, zgłaszająca się do prób o P.O.M. winna złożyć do komisji prób co najmniej na 36 godzin przed terminem wyznaczonym na przeprowadzenie prób:

1) zgłoszenie do próby o P.O.M. wzór zał. 4.

2) świadectwo (legitymację) posiadania prawa noszenia odznaki Strzelca co najmniej III klasy (brązowej).

3) świadectwo na prawo noszenia odznaki P. O. M. (o ile taką posiada).

4) świadectwo o wykonaniu pracy społecznej przeprowadzanej niniejszym regulaminem (załącznik).

5) Zezwolenie na prawo prowadzenia pojazdów mechanicznych.

6) Dowody o przejechaniu przewidzianej ilości klm. (załącznik).

7) 1 złoty na pokrycie kosztów świadectwa oraz wydatków administracyjnych związanych z przeprowadzeniem prób. W razie potrzeby opłata może być podwyższona do 10 zł.

Żadne inne opłaty pobierane być nie mogą.

Rozdział III

Sposób przeprowadzania prób

§ 26. Komisja przy przeprowadzaniu prób powinna się stosować do postanowień niniejszego regulaminu oraz specjalnych instrukcyj wydanych w tej sprawie.

§ 27. Przy przeprowadzeniu poszczególnych ćwiczeń powinni być obecni co najmniej: organizujący próby (przewodniczący komisji) oraz fachowy delegat.

§ 28. Próby sprawności o P.O.M. odbywają się jawnie, wyniki każdej próby muszą być natychmiast podane do wiadomości zainteresowanym.

§ 29. Próby mogą odbywać się z przerwami bądź też mogą być wykonane częściowo, lecz w tym samym roku kalendarzowym. Komisja próby spisuje ze swych czynności protokół, przy czym kandydatom, którzy wypełnili warunki tylko częściowo, przewodniczący komisji wydaje odpowiednie zaświadczenie. (wzór zał. Nr. 9).

§ 30. Osoby ubiegające się o P. O. M. odbywają próby na dostarczonych przez siebie pojazdach mechanicznych oraz same pokrywają koszty osobiste związane z próbami jako to: materiały pędne i t. d.

§ 31. Komisja w razie stwierdzenia, że maszyna jest w nieodpowiednim do próby stanie technicznym, ma prawo nie dopuścić do próby. Przewodniczący komisji ma prawo przerwać ćwiczenia i próby, jeśli stwierdzi brak przygotowania kandydata do próby. Od tej decyzji nie ma odwołania.

§ 32. Kandydat, stający do próby na motocyklu z przyczepką, w razie niezajęcia miejsca w przyczepce przez delegata, winien obciążyć ją balastem (piasek w worku, wagi 60 kg).

§ 33. Podczas próby jazdy tak terenowej, jak i szosowej, starty poszczególnych kandydatów winny następować kolejno, a nie grupami.

§ 34. Prób o O. S. komisje P. O. M. nie organizują. Ubiegający się o P. O. M. próby te odbywają się w normalnym porządku przewidzianym regulaminem O. S.

Rozdział IV.

Postanowienia końcowe

§ 35. Regulamin niniejszy wchodzi w życie z dniem jego ogłoszenia.

§ 36. Wszelkie akty, dotyczące P. O. M. są przechowywane w archiwach centralnych zarządów organizacji upoważnionych do nadawania P. O. M. (D-twa Broni Pancernych) w ciągu 3-ch lat, a następnie protokularnie spalone.

§ 37. Szczegółowe instrukcje przeprowadzenia prób sprawności zostaną wydane dodatkowo.

Dyrektor Państwowego Urzędu
Wychowania Fizycznego
i Przysposobienia Wojskowego

(—) Podpis

Dalszy ciąg Regulaminu dotyczącego P. O. M. oraz ilustrację przedstawiającą Odznakę Państwową Motorową, podamy w następnym numerze.

CZY WIECIE, ŻE...

postęp i stale ulepszane konstrukcje silników, których obroty dochodzą obecnie do 5000 i wyżej, narażają wszystkie precyzyjne części silnika na wyjątkowo intensywną pracę, która wymaga jak najsprawniejszej i najdokładniejszej smarności, osiąganej tylko przez górne smarowanie.

A przecież u nas bardzo wielu kierowców samochodowych nie zwraca jeszcze należytej uwagi na górne smarowanie silnika, a jeżeli je stosuje to tylko w nowym silniku i to nie regularnie.

Zwracamy przeto uwagę na wielkie korzyści, jakie daje górne smarowanie i polecamy bezwzględnie stałe i regularne stosowanie, gdyż górne smarowanie nietylko ułatwia docieranie nowych części silnika, ale rozpylony w mieszance preparat REDEX jest doprowadzany do cylindrów już w pierwszym momencie obrotów (ssania) silnika, gdy do tych suchych jeszcze powierzchni nie mógł dostać się olej normalnie podawany przez rozbryzg. Pierwsze tarcia zaś tłoków na sucho, aczkolwiek krótkotrwałe, wpływają bardzo szkodliwie na silnik i jego długowieczność.

Wskazane jest również dodawanie preparatu REDEX do oleju w karterze w proporcji 1 : 8 tj. $^{1}/_{2}$ litra preparatu na 4 litry oleju.

Koszt stosowania jest minimalny, gdyż wynosi około 1 grosza na litr paliwa.

Najgłówniejsze korzyści i zalety stosowania górnego smarowania REDEX są następujące:

1) lekki start w każdej porze roku
2) oliwienie w pierwszym momencie rozruchu.
3) idealne docieranie silnika
4) zapobieganie tworzeniu się osadu koksowego
5) utrzymanie w czystości silnika i karburatora
6) ulepszenie akceleracji — zwiększenie kompresji
7) najwłaściwsza ogólna konserwacja silnika.

ROZSĄDNY KONKURS

Dnia 22 maja b. r. odbył się poraz pierwszy w Polsce „Konkurs dobrego utrzymania silników samochodowych".

Konkurs ten zorganizowany przez firmę „Drago" S. A. odbył się w lokalu Poradni Samochodowej tej firmy i dostępny był dla wszystkich kierowców zawodowych i wszystkich marek i rodzajów samochodów.

Niezwykła okazja

Chcę zabrać automobilistę (tkę) na raid samochodowy przez: Wiedeń, północne Włochy, włoską i francuską Riwierę, Marsylię, Zagłębie Saary, Berlin. Czas trwania wycieczki: miesiąc sierpień.

Udział w połowie kosztów, wyniesie około 1200 zł.

Zgłoszenia do Polskiego Touring Klubu listownie sub. J. Warszawa, Kredytowa 5.

Udział w konkursie zgłosiło 98 kierowców, do przeglądu silników przedstawiło swoje wozy 64 kierowców, w tym 23 towarowych, 30 osobowych i 11 taksówek.

Jury Konkursu, złożone z delegatów: Automobilklubu Polski, Polskiego Touring Klubu, Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych, Koła Kupców Samochodowych i Związku Transportowców, Oddział Szoferów, odznaczyło 17-u kierowców, w tym 6 kierowców wozów towarowych, 6 kierowców wozów osobowych i 5 kierowców taksówek i kierowcom tym przyznało nagrody, ufundowane przez firmę „Drago".

Rozdanie nagród odbyło się 28 maja b. r.

Jak się dowiadujemy, konkursy takie organizowane będą przez firmę „Drago" corocznie.

Ułatwienia w ruchu turystów między Polską i Rumunią.

Dnia 13-go b. m. weszła w życie konwencja między Polską i Rumunią o ułatwieniach płatniczych w ruchu turystów i podróżnych, podpisana w Bukareszcie dn. 24 kwietnia 1937 r.

Konwencja głosi na wstępie, że Prezydent Rzplitej Polskiej i J. K. M. Król Rumunii postanowili ją zawrzeć „ożywieni wspólnym pragnieniem dalszego zacieśnienia wzajemnych stosunków istniejących między obydwoma krajami, uważając, że ruch turystów i podróżnych odgrywa znaczną rolę w wzajemnym zbliżeniu polsko-rumuńskim, i że ułatwienia dla tego ruchu będą jego poparciem".

Podróżni i turyści — głosi konwencja — którzy udają się z Polski do Rumunii, będą, na żądanie, otrzymywać paszporty bez trudności, po przedstawieniu kompetentnej władzy administracyjnej zaświadczenia stwierdzającego, że nabyli specjalne czeki.

Turyści i podróżni, którzy udają się z Rumunii do Polski, będą na żądanie otrzymywać bez trudności paszporty, stosownie do obowiązujących w Rumunii przepisów prawnych.

Żądania turystów uzyskania paszportów będą traktowane ze szczególnymi względami.

Jako czeki będą uważane tytuły dłużne, nie dopuszczone do obrotu, wydane przez „Polski Instytut Rozrachunkowy" w Polsce. W celu uzyskania paszportu dla podróży do Rumunii, turysta lub podróżny powinien wykupić na każdy tydzień pobytu w Rumunii czeki w kwocie od 100 do 200 zł. przy podróży indywidualnej, a czeki w kwocie od 75 do 150 zł. przy wycieczkach zbiorowych.

W wypadkach uzasadnionych kwota minimum czeków może być zmniejszona, a kwota maximum zwiększona.

Turyści i podróżni polscy będą otrzymywać w Rumuni za czeki polskie równowartość w lejach, według kursu urzędowego, powiększoną o obowiązującą w Rumunii 38 proc. premię.

Sprawozdanie z wycieczki P. T. K. do Złakowa

W dniu 27 maja odbyła się wycieczka Touring-Klubu do Złakowa pod kierownictwem członka zarządu P. T. K. adwokata Tadeusza Wróblewskiego. Udział w niej przyjęły z Warszawy 3 samochody, a mianowicie:

1) Skoda — inż. Wróblewskiego
2) Detra — inż. Pajewskiego
3) Voisin — inż. Erlicha.

Z Łodzi przybyło do Złakowa 7 maszyn, a mianowicie:

1) Fiat 1500 — płk. Buczyńskiego H.
2) Hillman — Bodzechowskiego J.
3) Citroen — adw. Deczyńskiego
4) Hudson — Fogla Harry
5) Fiat 508 — Rozenblata J.
6) Fiat 521 — Rozenblata T. A.
7) Citroen — dyr. Kwaśniewskiego J.

W Złakowie odbyło się rozlosowanie stopera, który to stoper wylosował p. dyr. Kwaśniewski z Łodzi. Ze Złakowa samochody łódzkie odjechały przez Łowicz do Łodzi, wycieczka zaś warszawska po spożyciu obiadu w maj. Strugi, Glesmerów rozwiązana została o godz. 7-ej na rogatce Wolskiej.

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Kredytowa 5.
Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel. 207-04. P. K. O. konto Nr. 12563.
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

Cena pojedyńczego egzemplarza miesięcznika „Touring" 50 gr.
Prenumerata: roczna zł. 6.—, półrocznie zł. 3.—
Członkowie Polskiego Touring Klubu otrzymują „Touring" bezpłatnie.

Wydawca: Polski Touring Klub. *Redaktor:* Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu.

Drukarnia Oświatowa, Sp. z ogr. odp., Warszawa, Żelazna 93, tel. 11-86-88.

Z ostatniej chwili...

„Presedintia Polskiego Touring Klubu in ziua sosirei Majestatei Voastre va saluta din toata inima in numele membrilor sai carii fiind dese ori musafiri in incantatoare România o cunosc foarte bine si ii duc pretutidendi faima frumosetilor ei.

Majestate sa domniti in fericiri multi ani va asiguram de vointa noastra ferma de a pastra si desvolta in viitor cele mai cordiale relatiuni cu puternica noastra vecina.

Presedintia Polskiego Touring Klubu

„Prezydium Polskiego Touring Klubu w dniu przyjazdu Jego Królewskiej Mości, wita Go całym sercem w imieniu swych członków, którzy będąc częstymi gośćmi przepięknej Rumunii, znając ten kraj, sławią go szeroko.

Życząc długich lat panowania, zapewniamy Jego Królewską Mość o naszej zdecydowanej woli, utrzymania na zawsze serdecznych stosunków z potężnym Sąsiadem".

Prezydium Polskiego Touring Klubu

Termin Zjazdu Gwiaździstego do Gdyni odłożony do dnia 10-11 lipca. Patrz Regulamin strona 4 i nast.

Celem zarezerwowania miejsc w hotelach w Starogardzie prosimy nie zwlekać ze zgłoszeniami. Przy wpisie można będzie otrzymać nazwę hotelu i numer pokoju, z podaniem ceny. Pokoje są już zamówione.

Zwracamy uwagę na treść decyzji Ministerstwa Spraw Wewnętrznych w sprawie zatwierdzonej odznaki P. O. M. (Str. 25).

Specjalna broszura zawierająca szczegółowe przepisy, sposób ubiegania się o to zaszczytne odznaczenie, sposób wypełniania niezbędnych podań i formularzy jest już w druku i za nadesłaniem znaczka pocztowego (25 gr.) będzie każdemu dostarczona bezpłatnie. W broszurze znajduje się również ilustracja wyobrażająca Państwową Odznakę Motorową.

RAID DO SPAŁY POLSKIEGO TOURING KLUBU

udała impreza sportowo-turystyczna.

Niezmiernie interesujący raid do Spały urządził Polski Touring Klub dnia 20 bm. Raid składał się z dwóch części, jazdy konkursowej oraz ze zjazdu plakietowego. Do jazdy konkursowej stanęło 14 maszyn, pozatym 12 maszyn wzięło udział w zjeździe plakietowym.

Start odbył się na szosie jabłonowskiej, poczym zawodnicy wyruszyli w kierunku Jabłonny, Strugi i z powrotem do Warszawy, następnie przez ul. Stalową, Targową, Most Poniatowskiego, Al. Jerozolimskie, ul. Grójecką, a dalej przez Mszczonów i Rawę do Spały.

Jazdę szosową odbyli wszyscy zawodnicy bez punktów karnych, wobec czego o klasyfikacji zdecydowała próba sprawności (próba zrywu i hamowania) polegająca na przejechaniu 400 m. z dwoma zatrzymaniami. W próbie tej najszybszym okazał się 8-cylindrowy Buick pod sterem p. Kozery. Drugie miejsce w próbie sprawności zajął p. M. Wierzba na Tatrze, wykazując czas tylko o pół sekundy gorszy od p. Kozery.

W klasyfikacji ogólnej pierwsze miejsce zdobył p. Marian Wierzba na Tatrze, uzyskując 193½ punktów, drugie miejsce p. Jakób Bodzechowski — 191 punktów, trzecie miejsce p. Kozera 191 punktów, 4-te p. inż. Kleiber — 190½ punktów, 5-te p. red. Stanisław Misiakowski, i p. Jerzy Rozenblat po 189 punktów.

Pierwszą nagrodę klubową i nagrodę firmy Bosch zdobył p. Marian Wierzba, a nagrodę „Stomil" p. Jerzy Rosenblat. Pozatym p. M. Targosz i p. L. Karczmarek, którzy startowali na motocyklach, zdobyli pamiątkowe plakiety.

W Zjeździe Plakietowym najlepszy wynik miał p. Aleksander Otto Miller, przejeżdżając 302 km. z przeciętną 60 km. na godzinę.

Komandorem raidu był dyr. M. Soroko, a wicekomandorami pp. Jerzy Dodacki, inż. Gorzelański i mec. Tadeusz Wróblewski.

Po zakończeniu próby sprawności uczestnicy raidu udali się korowodem przed pałac Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, gdzie delegacja raidu, składająca się z Prezesa Polskiego Touring Klubu p. Wiceministra F. Świtalskiego, wiceprezesa Klubu p. inż. E. Porębskiego oraz komandora i wicekomandorów raidu, złożyła swe podpisy w księdze pamiątkowej Pana Prezydenta R. P.

Ze Spały udano się korowodem do Tomaszowa, gdzie uczestnicy raidu byli przyjęci w sali konferencyjnej Ratusza przed Prezydentem miasta p. Antoniego Rączaszka, który w gorących słowach powitał zawodników i w krótkim przemówieniu przedstawił walory turystyczne i klimatyczne okolic Tomaszowa Maz., wokół którego rozciągają się przepiękne lasy, sprawiające że Tomaszów, mimo swego przemysłowego charakteru, może być zaliczany do jednego z najzdrowszych miast w Polsce.

Po wspólnym posiłku, podczas którego przemawiali pp. Wiceminister Świtalski, Prezydent Rączaszek, dr. Filipek i inż. Gorzelański, udano się do Niebieskich Źródeł, znajdujących się w odległości 4 km. od Tomaszowa za rzeką Pilicą na drodze do Smardzewic, gdzie znajduje się słynny stary kościół i klasztor. Niebieskie Źródła są bodaj największą osobliwością okolic Tomaszowa. Nazwa ich pochodzi stąd, że w miejscu, skąd bije źródło, woda z niezbadanych bliżej przyczyn ma zabarwienie niebieskie, mimo, że o kilka metrów dalej woda ta uzyskuje normalny wygląd.

W sąsiedztwie Niebieskich Źródeł, położonych wśród lesistej okolicy i łączących się z malowniczą Pilicą, powstaje teraz wielki nowoczesny park urządzony z dużym nakładem pieniędzy przez Tomaszów. Ambicją bowiem Tomaszowa jest, aby w tym miejscu stworzyć nowy ośrodek klimatyczno-turystyczny i wszystko przemawia za tym, że ambicja ta będzie osiągnięta. Można więc przypuszczać, że w niedługim już czasie Niebieskie Źródła staną się celem licznych wycieczek turystycznych.

Raid do Spały wywarł na wszystkich uczestnikach niezmiernie miłe wrażenie, co zawdzięczać należy zarówno ciekawie ujętej imprezie, harmonijnie łączącej moment sportowy z celami turystycznymi, jak i sprawnej organizacji raidu.

Porozumienie polsko-francuskie w sprawie wycieczek na Wystawę Paryską.

Zostało ogłoszone urzędowo porozumienie między Polską i Francją w sprawie zwiedzania przez obywateli polskich Międzynarodowej Wystawy Paryskiej w r. 1937.

Porozumienie oświadcza na wstępie, że rząd Rzeczypospolitej i rząd Republiki Francuskiej, ożywione wzajemnym pragnieniem ułatwienia obywatelom polskim zwiedzania Międzynarodowej Wystawy Sztuki i Techniki w życiu współczesnym, zgodziły się na zawarcie specjalnego porozumienia.

Obywatele polscy, pragnący udać się do Francji dla zwiedzenia Wystawy, uzyskają bez trudności paszporty specjalne, noszące wzmiankę „Międzynarodowa Wystawa Paryska w 1937 r.". Paszporty specjalne, których okres ważności nie będzie mógł przekraczać 15 dni dla zwiedzających, którzy skorzystają z drogi żelaznej, a 21 dni dla zwiedzających, korzystających z drogi morskiej, wystawiane będą bądź zwiedzającym, podróżującym zbiorowo bądź zwiedzającym, podróżującym pojedyńczo. W żad-

nym razie paszportów takich nie będą mogli uzyskać ci obywatele polscy, którym obecnie obowiązująca reglamentacja zezwala, z uwagi na charakter ich podróży, na uzyskiwanie paszportu zwykłego ze wszystkimi ułatwieniami, związanymi z nim z punktu widzenia przydziału dewiz.

Przed uzyskaniem specjalnego paszportu do Francji, obywatel polski będzie musiał zakupić w jednej z instytucji bankowych lub biur podróży, wyznaczonych w tym celu przez Polski Instytut Rozrachunkowy po porozumieniu z Bankiem Francusko-Polskim, czeki nieprzenaszalne we frankach francuskich.

Na tydzień pobytu we Francji ogólna wysokość czeków będzie mogła wahać się dla zwiedzającego pojedyńczo między 500 i 1.200 franków francuskich, a dla zwiedzających w grupach, pomiędzy 400 i 800 fr. fr. Nie jest konieczny zakup tego rodzaju czeków dla dzieci niżej lat 4, dla dzieci zaś od 4 do 14 lat wspomniane kwoty zniżone będą o 50 proc.

Wyjątkowo najwyższa tygodniowa suma czeków będzie mogła być, za odpowiednim usprawiedliwieniem, podwyższona, jak również najniższa tygodniowa suma — obniżona.

Czeki będą mogły być inkasowane za okazaniem paszportu, w którym będzie umieszczona wzmianka o inkasie, tylko w Paryżu i Hawrze.

Porozumienie zawiera listę instytucji polskich, upoważnionych do wydawania czeków specjalnych, wystawionych przez P. I. R., oraz listę kas wypłacających (Iskra).

Zjazd Samochodowy do Żegiestowa Zdroju

W dniach od 26 do 29 czerwca rb. Polski Touring Klub, Delegatura Okręgowa we Lwowie urządza Zjazd Plakietowy do Żegiestowa — Zdroju. Zjazd ten urządzony jest z inicjatywy Spółdzielni Domu Wypoczynkowego Pracowników Umysłowych Koncernu Naftowego „Małopolska".

Program Zjazdu przewiduje:

26/6 godz.	22	dancing w salonach Hotelu „Wiktor"
27/6 „	9	wyjazd w nieznane, nocleg w nieznanym miejscu dla przyjeżdżających do mety po godz. 9-ej przedpoł., kąpiel w Popradzie, spacery ze zwiedzeniem Żegiestowa, popoł. o godz. 17-ej wspólny wyjazd do Krynicy.
28/6 „	7	wyjazd obu grup z noclegu w miejscu nieznanym i z Żegiestowa do Czorsztyna i Krościenka i po połączeniu przejazd tratwami Dunajcem, przez przełom w Pieninach, podwieczorek w Szczawnicy i wspólny powrót do Żegiestowa.
28/6 „	22	dancing w salonach Hotelu „Wiktor"
29/6 „		rozdanie plakiet, wspólne śniadanie i rozwiązanie Zjazdu.

Wyjątkowo niskie wpisowe, które wynosi 50 gr. od osoby niewątpliwie przyczyni się do zwiększenia frekwencji w tym Zjeździe do jednego z najmilszych zakątków Polski. A świetnie ułożony i bardzo urozmaicony program zapewni każdemu uczestnikowi maximum przyjemności i zadowolenia.

Wyjazd polskiej reprezentacji P. T. K. na rajd konny w Holandii

Na zaproszenie Holendrów, którzy z wdzięczności za urządzony swego czasu rajd konny w Polsce, rewanżując się zaprosili polską ekipę P. T. K. na analogiczny rajd w Holandii, wyjeżdżają z Polski:

Prezes Polskiego Touringklubu Pan Viceminister Świtalski,

Pan Rotmistrz Władysław Tomaszewski,

i Pan Jan Mieszkowski rotmistrz w. r. starosta z Radomia.

Rajd konny zacznie się dnia 5 lipca o godz. 14 z miejscowości Geesteren i trwać będzie do 8 lipca do miejscowości Oldenbroek.

Z powodu nawału zajęć służbowych Pan Minister Świtalski, wyjedzie z Warszawy samochodem i przybędzie do Holandii na koniec rajdu.

TREŚĆ ZESZYTU:

